

تأثیر تحولات شهری بر بازار اصفهان دوره پهلوی (۱۳۰۴-۱۳۵۷)

دکتر فریدون الهیاری

استاد گروه تاریخ، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران

نفسه باقری

کارشناسی ارشد تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران

bagheri.nafise@gmail.com

چکیده

دوره‌ی پهلوی را می‌توان سرآغاز تغییرات گسترده در سیستم اداری، سیاسی و اقتصادی و به ویژه شهری ایران دانست، فرآیندی که هدف نهایی آن توسعه و نوسازی جامعه و حرکت به سمت نوگرایی و تجدد بود. رشد شتابان شهری و سیاست نوسازی و توسعه شهری در دوره پهلوی در چهارچوب همین هدف اتفاق افتاده و عصری نوین در تاریخ شهرسازی و شهرنشینی ایران آغاز شد. بازار مهمترین نهاد اقتصادی- اجتماعی و صنعتی شهرهای اسلامی به حساب آمده، در نتیجه بررسی این نهاد باید در بستر اصلی آن یعنی شهر صورت گیرد، چرا که تحت تأثیر مستقیم آن بوده و در صورت بروز تحولات در شهر، بازار نیز با آن همراه می‌شود. بازار اصفهان نیز در دوره پهلوی به موازات دگرگونی‌های گسترده شهر، تحولات عمیقی را تجربه کرد و از لحاظ کارکردی و کالبدی تحت الشعاع قرار گرفت. تحقیق صورت گرفته بر آن است تأثیر این تحولات را بر بازار اصفهان توصیف و تبیین کند. با این فرض که حکومت پهلوی در طی سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۵۷ ش/ ۱۹۲۵ تا ۱۹۷۹ م با ایجاد تغییرات گسترده در عرصه‌های سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی و به ویژه صنعتی باعث شکل‌گیری سلسله تحولاتی در شهر شد که بازار اصفهان نمی‌توانست از عواقب آن به دور باشد. هدف پژوهش بازنمایی روند تاریخی تحولات شهری در ایران و جایگاه بازار سستی، تبیین عوامل مؤثر بر تحولات شهری ایران در عصر پهلوی و نهایتاً بررسی این تأثیرات در دو بعد کالبدی-کارکردی بازار و اصناف آن است. در پژوهش حاضر با روش توصیفی تحلیلی، ابتدا به بررسی منابع کتابخانه‌ای (تحقیقی و دست اول) پرداخته، سپس با استفاده از مصاحبه و رجوع به مجموعه کتب اسنادی و همچنین اسناد سازمان اسناد و کتابخانه‌ی ملی، متون آماری و روزنامه‌های وقت، اطلاعات تکمیلی با جزئیات بیشتر افزوده خواهد شد.

واژگان کلیدی: تحولات شهری، پهلوی، اقتصاد سیاسی، بازار اصفهان، اصناف

مقدمه

در تاریخ ایران از ایام قدیم بازار به مانند هسته اصلی امور تجاری شهر محسوب شده است. بازار ایرانی ورای عملکرد تجاری آن نهادی است اجتماعی که عناصر زندگی جمعی چون عناصر دینی، سیاسی، تجاری و اجتماعی در آن متمرکز شده است. از این رو هرگونه مطالعه و پژوهش بر روی بازار ایرانی، نیازمند بررسی بستر بازار، یعنی شهر است. چرا که بازار بازنمایی از ویژگی‌های شهر بوده و تحولات و تغییرات آن را به خوبی آشکار می‌سازد.

دو عامل سیاسی (پدید آمدن حکومت‌ها) و عامل اقتصادی (تجارت و قرار گرفتن خاورمیانه بر سر راه‌های مهم تجاری) نقش به‌سزایی در شهری شدن ارگانیک خاورمیانه دارند. شهرها بواسطه عناصری چون کرسی حکومت، مقر توقف کاروان‌ها، مکان مبادله کالا و محل استقرار صنایع کارگاهی و اصناف، اهمیت و گسترش می‌یافتند.

یکی از ویژگی‌های مهم فضاهای شهری، پویایی و تغییرپذیری آنهاست. بنابراین فضاهای شهری با تغییرات در عرصه فعالیت‌های اجتماعی و اقتصادی و تحول در مکانیسم آنها، دستخوش دگرگونی می‌شوند. به عبارت دیگر شهرهای تاریخی انعکاس کالبدی و ملموس روابط اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بوده‌اند که در آنها جریان داشته است. شهرهای تاریخی مانند شهرهای امروزی با آهنگی سریع و شتابان شکل نمی‌گرفتند؛ بلکه هماهنگ با نیازهای مادی و معنوی جامعه و با رشد و توسعه‌ی تدریجی پدید می‌آمدند (سلطان‌زاده، ۱۳۶۷: ۱۸ و ۲۹). نکته قابل توجه آن است که این تغییرات در همه وجوه کالبدی و کارکردی شهر رخ می‌دهد. برای شناسایی فضاهای شهری ناگزیر باید به تحولات و دگرگونی‌های آن نیز توجه کرد، به خصوص به دلیل حجم زیاد تحولات اقتصادی - اجتماعی در نیم قرن اخیر تغییرات فراوانی در بسیاری از فضاها روی داده است.

فرضیه‌ای که می‌توان به آن اتکا کرد آن است که شهر ایرانی در دوران اسلامی از تداوم برخی ویژگی‌های تاریخی زندگی شهری دوران ساسانی قوام یافته بود. مهمترین جنبه‌ی این تداوم مربوط به مفهوم شهر و رابطه‌ی آن با نظام سیاسی است و از سوی دیگر برخی از نشانه‌های شالوده‌ی شهر باستانی در شهر اسلامی یافت می‌شود. زمان حمله اعراب، شهر در ایران رونق فراوانی داشت. بنابراین فاتحین عرب برای استقرار حکومت خود در سرزمین مفتوحه نیاز به تبعیت از ساختارهای دولت قبلی داشتند، بنابراین اهمیت دادن به شهر ناگزیر می‌نمود.

با توجه به شواهد ذکر شده می‌توان چنین ادعا کرد که فرهنگ اسلامی در سیمای شهرهای ایران و خصوصیات کالبدی و بافت اجتماعی و کارکرد آنها تأثیر آشکاری برجای نهاد. اولین تأثیر مهم فرهنگ اسلامی، اهمیت یافتن سازمان‌ها و نهادهای دینی در زندگی شهری بود و مسجد جامع از اجزاء اصلی نظام اجتماعی شهر شد. قرن اول هجری دوره درخشانی برای توسعه بازارهای شهری در ایران نبود چراکه ایران، حکومت مستقل و قدرتمندی نداشت؛ اما از قرن سوم به بعد با روی کار آمدن حکومت‌های مقتدر، فعالیت‌های اقتصادی رونق یافت و به دنبال آن توسعه شهری روی داد (سلطانزاده، ۱۳۸۳: ۲۱-۲۰؛ اشرف، ۱۳۵۳: ۱۰).

شهر اسلامی مبتنی بر چند کارکرد اساسی بود و بر پایه‌ی همین کارکردها، فضاهای مورد نیاز خویش را بوجود می‌آورد. مهم‌ترین کارکرد شهر اسلامی، کارکرد دینی آن بود که در قالب مسجد جامع و مساجد دیگر متجلی می‌شد (فکوهی، ۱۳۸۳: ۳۸۳؛ اشرف، ۱۳۵۳: ۱۴).

کارکرد دیگر شهر اسلامی، اقتصادی است که عمدتاً در قالب بازارها و یا سوق‌ها، سراها و کاروانسراها نمود می‌یافت (اشرف، ۱۳۵۳: ۱۴). مهمترین عامل رشد و تغییر چهره شهرها در دوره اسلامی گسترش سریع بازارهای داخلی و داد و ستد خارجی بود و شهرهایی چون اصفهان از نظر اقتصادی از مهمترین شهرهای ایران به حساب می‌آمدند (پیگولوسکایا، ۱۳۴۶: ۲۷۵). بازار در دوره اسلامی با توجه به اهمیت کارکردی خود در بافت شهر اسلامی همچون ستون فقرات کالبد شهر بود و از تحولات شهری در دوره‌های مختلف تأثیر مستقیم می‌گرفت.

بازارها در مسیر راه‌های اصلی شارستان و در نزدیکی مسجد جامع قرار داشتند و به نوعی نقش معبر مرکزی شهر را ایفا می‌کردند. همه راه‌های ارتباطی از طریق بازار بود و بدین ترتیب بازار مرکز شهر محسوب می‌شد. بازار از میدان اصلی شهر شروع می‌شد و تا دروازه شهر ادامه می‌یافت در واقع مهمترین کانال ارتباطی شهر اسلامی، بازار بود. به تدریج با افزوده شدن اماکنی چون مسجد، کاروانسرا، حمام عمومی، زورخانه، مدارس و حوزه‌های علمیه در بازار، به عملکردهای آن افزوده شد و بازار بصورت مرکز اجتماعی، اقتصادی و خدماتی شهر در آمده و عملاً مجموعه‌ای کامل از فضاهای مهم شهری شد. بنابراین علاوه بر تجارت، فعالیت‌های مذهبی، حکومتی، تفریحی، قضایی و سایر خدمات شهری نیز در بازار انجام می‌شد (فریورصدری، ۱۳۷۴: ۵۹۲؛ شارع‌پور، ۱۳۹۰: ۶۱). در مجموع فعالیت‌های بازار در دوره اسلامی را می‌توان به دو دسته

کلی تقسیم کرد: فعالیت‌های اقتصادی (تولید، تجارت و انبارداری) و فعالیت‌های غیر اقتصادی (فعالیت‌های مذهبی، آموزشی، اجتماعی و سیاسی).

۱. تحولات شهری ایران در دوره پهلوی

با آغاز دوره پهلوی با توجه به رویکرد نوگرایانه این حکومت و مدرن‌سازی جامعه، از آنجا که شهر نماد تحول سیاسی و اجتماعی و اقتصادی است، بیش از هر پدیده دیگری خصلت‌های تحول و مدرنیسم را نمایان ساخت و بافت جدیدی در شهرها با رشدی شتابان شکل گرفت. به بیانی دیگر در دوره‌ی پهلوی، توسعه‌ی شهر تحت لوای اندیشه‌ی نوگرایی و از دست دادن معنای تاریخی شهر ایرانی انجام شد.

پهلوی اول و توسعه و نوسازی ایران

نوسازی در اروپا بر پایه‌ی مدرنیته و با همراهی دولت ملی و مدرن و با تغییرات اجتماعی وسیع به ظهور جوامع مدرن و توسعه‌یافته منجر شد. این امر در کشور ایران و با شروع حکومت پهلوی سرانجامی متفاوت یافت. تلاش‌های گسترده رضاشاه در جهت نوسازی ایران به ایجاد جامعه‌ای مشابه آنچه در غرب اتفاق افتاد نینجامید. نوسازی در دوره‌ی پهلوی اول شتاب فراوانی داشت و به دلیل قدرت مطلقه‌ی دولت، نوسازی در سطوحی بیشتر بروز یافت که عرصه‌ی اعمال قدرت انحصاری دولت بود و خبری از مشارکت گسترده جامعه نبود. بنابراین نوع توسعه و نوسازی رضاشاه عملاً در سایه استبداد سیاسی محقق شده و به بازتولید خودکامگی سیاسی منجر شد.

نیک‌ی کدی مواجهه‌ی ایران با مدرنیسم را از قرن ۱۹ می‌داند. با آغاز تحولاتی گسترده در زندگی اجتماعی و اقتصادی، ایران نیز تحت تأثیرات مثبت و منفی این فرآیند قرار گرفت. این امر در زمان رضاشاه سرعت و شدت بیشتری داشت (کدی، ۱۳۶۹: ۳۱۱ و ۳۲۲) و سیاست تجدد آمرانه‌ی رضاشاه طی حکومت بیست ساله‌اش (۱۳۲۰-۱۳۰۰ش/۱۹۴۱-۱۹۲۱م) با گذشت زمان موجب تغییر فضای سنتی اجتماعی و سیاسی ایران شد (اتابکی، ۱۳۸۵: ۱۸). در مجموع توسعه‌ی اقتصادی ایران تا قبل از ۱۳۰۴ش/۱۹۲۵م، بسیار کم بود و این وضعیت خواسته طبقه متوسط و علاقمندان به نوسازی را برآورده نمی‌کرد. ایران در این زمان به علت تمام این عقب ماندگی‌ها

فشار زیادی را برای تغییر احساس می‌کرد. این احساس نیاز با برنامه‌ی نوسازی رضا شاه همراه شد که تأکید آن «مدرن سازی از بالا» بود و بر تحمیل نهادهای جدید بر ساختار قدیمی متکی بر زمین و کشاورزی اصرار می‌ورزید (کدی، ۱۳۶۹: ۱۴۶-۱۴۷)

رضا شاه بعد از رسیدن به قدرت، اراده خود را بر نوسازی و اصلاحات اقتصادی، مالی، آموزشی، تجاری، نظامی و اداری معطوف کرد. دولت پهلوی اول داعیه‌ی اصلاحات و نوسازی داشت و بر زدودن آثار عقب‌ماندگی از چهره ایران پافشاری می‌کرد. رویکرد نوسازی و اصلاحات رضاشاه از بالا و در داخل بدنه قدرت آغاز شد و بعداً در میان روشنفکران به عنوان امری ضروری اطلاق و دارای مشروعیت شد (بهار، ۱۳۶۳، ج ۲: ۱۶-۱۷). بنابراین این نوسازی یک وجهی نبوده و ابعاد مختلف جامعه را در بر گرفت. شهر و زندگی شهری نیز از این قاعده مستثنا نبود، به ویژه اینکه شهر آیین‌های برای نمایان ساختن تفکرات مدرن دولت نیز به حساب می‌آمد.

در روز پس از کودتا دگرگونی شهر به طریقی که نماینده انقطاع عصر جدید و قدیم و نشان دهنده عزم قوی دولت در پیشرفت و توسعه کشور باشد، ضروری می‌نمود. با نگاهی به تاریخ تحولات شهری، ارتباط نزدیکی بین تغییرات شهری و تغییرات ساخت قدرت وجود دارد. اگر نتوانیم این رابطه را علت و معلولی تعریف کنیم، اما گزافه نخواهد بود که به لحاظ آماری، رابطه‌ی همبستگی بین تغییرات در ساختار قدرت و تحولات شهری برقرار کنیم (کیانی، ۱۳۸۶: ۱۸۰).

ساختار دولت مطلقه‌ی پهلوی که مبتنی بر انباشت قدرت بود، اقتضای شهری جدید می‌کرد که بتواند بیانگر نظام متمرکز باشد و با خیابان‌های سراسری دامنه‌ی قدرت حکومت را به سراسر پیکر شهر تسری دهد (صارمی، ۱۳۷۴: ۶۱). شهرها در آغاز دوره بیست ساله پهلوی تنها ۲۸٪ جمعیت کشور را شامل می‌شدند. با این حال تقریباً تمامی اقدامات و تحولات دوره رضاشاه در شهرها رخ داد و در پایان این دوران نسبت جمعیت شهرنشین تنها ۱/۴٪ افزایش یافته و به ۲۹/۴٪ رسید (حسامیان و دیگران، ۱۳۸۳: ۳۷).

بنابراین مدرنیته و نوسازی مهمترین ضرورت برای تحولات شهر بود. سیاست شهری در تاریخ معاصر ایران به ویژه در عرصه تحولات شهری، دوره‌ای تحول‌آفرین و سرآغاز عصری نوین در تاریخ شهرسازی ایران است. در ادامه جزئیات بیشتری در این باره می‌آید.

۱-۱- تحولات شهری دوره پهلوی اول ۱۳۲۰-۱۳۰۴/ش ۱۹۲۵-۱۹۴۱م

کودتای ۱۲۹۹ش، آغازی برای تحولات شهری بود. در سال ۱۳۰۰ش، بلدیه دچار تغییراتی شده و دستورالعمل سیدضیاء برای شهر اعلام شد. محورهای این دستورات حول نظافت، بهداشت عمومی، بهداشت در محل کسب و کار اصناف و چهره‌ی ظاهری دکاکین بود که عملاً تغییر گسترده‌ای در بافت شهری ایجاد نکرد (شهری، ۱۳۶۹: ۳۴۷، ۳۴۰). تحولات گسترده موقوف به قدرت گرفتن رضاشاه و تشکیل سلطنت پهلوی شد. بدین ترتیب شهر وارد مرحله جدیدی به لحاظ بافت و کالبد گشت که محرک اصلی آن سیاست تجدد آمرانه‌ی رضاشاه مبتنی بر تحولات ظاهری و بیرونی و نه تحول درونی بود (حبیبی، ۱۳۹۰: ۱۷۴).

به موازات اقدامات دولت در راستای نوسازی و حامیان آن در دسته‌های مختلف فکری، عده‌ای نیز به این سیاست انتقاد داشته و به مخالفت برخاستند. علاوه بر اعتراضات مردم عادی، در میان نخبگان سیاسی نیز عقاید گاه متضادی در رابطه با نوسازی شهری وجود داشت. این امر به ویژه در مخالفت برخی نمایندگان مجلس با اولویت‌های بلدیه و عملکرد آن در نحوه‌ی توسعه‌ی خیابان‌ها بروز یافت. از نظر این دسته از مخالفین، توسعه‌ی خیابان‌ها نباید در اولویت اصلی بلدیه قرار می‌گرفت. تقی‌زاده از مهره‌های مهم این دیدگاه بیان می‌کند: «پولی که بلدیه در این مملکت صرف کند فقط باید مربوط به صحیه باشد و مربوط به امور صحی مردم باشد. آبش باید تمیز باشد، انواع و اقسام میکروب‌ها را دفع کند. در کوچه‌ها جاهایی که زباله‌ها ناخوشی می‌آورد آنها را رفع کند. مختصر روشنایی هم اگر در شب‌ها در فاصله‌ی صدمتر دویست متر یا چراغ باشد کافی است... اینجا پاریس نیست. اگر دارایی تمام مردم این مملکت را بشمارند به قدر یک محله‌ی پاریس پول ندارند». تقی‌زاده عقیده دارد نوسازی شهری باید به جای تخریب شهر قدیم، شهری جدید را در کنار آن بوجود آورد. از نظر وی مسئله‌ی توسعه‌ی خیابان‌ها، دغدغه تنها عده‌ای اتومبیل سوار فرنگی‌مآب است و از تجملات محسوب می‌شود (مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره ۶، جلسه ۱۴۷). اگرچه تقی‌زاده خود از حامیان از فرق سر تا نوک پا فرنگی شدن بود، اما در این مورد لزومی بر نوسازی به شیوه‌ی غربی نمی‌دید و بر نوسازی معنوی به جای نوسازی صوری و ظاهری اصرار داشت!

۱-۱-۱ تحولات عملکردی شهر

شهر سنتی ایران دارای فضاهایی بود که هر کدام عملکرد ویژه خود را داشتند. از جمله مسجد مرکزی، بازار، محلات مسکونی، ارگ حکومتی، مدارس مذهبی، حمام و کاروانسرا که بیشتر در مرکز اصلی شهر مستقر بودند. در اطراف این عناصر عمومی، محلات مسکونی قرار داشت که اغلب نوعی جدایی قومی مذهبی بر آنها حاکم بود. کوچه‌ها به بازار متصل می‌شد و چون راه‌هایی منشعب از بازار به نظر می‌رسیدند. شهر غالباً با دیوار و بارویی محصور بود و ارگ مقرر حکومت محسوب می‌شد. کوچه‌های شهر اغلب تنگ و باریک، کثیف، بدون سنگفرش و خاکی و گاه گل‌آلود بود. بازار چون ستون فقرات شهر عمل کرده و با در بر گرفتن عناصر اصلی شهر، نقطه ثقل شهر محسوب می‌شد.

با تحولات شهری شکل گرفته در دوران مدرن پهلوی، برخی از فضاهای عملکردی شهر دچار تغییراتی شد، که به دو صورت بروز یافت. از سویی برخی از عناصر شهری به دلیل ایجاد شرایط نوین کارکرد خود را از دست دادند و بطور کلی از میان رفتند و نوع جدید آنها جایگزین شد مانند کاروانسرا، مکتبخانه، چاپارخانه، یخچال و... و از سوی دیگر عناصری چون گرمابه، زورخانه و عصارخانه علی‌رغم حضور خود تا سال‌های بعد، به دلیل اقبال عمومی به نوع تازه و مدرن به تدریج از رونق افتادند یا کم اهمیت شدند (کیانی، ۱۳۸۶: ۱۳۲)

با ظهور پاساژها و مغازه‌های جدید در خیابان‌های تازه تأسیس شده، بازارهای سنتی نیز نقش سابق خود را ازدست دادند و اهمیت آنها رو به افول رفت. پیش از آن ارکان مهم شهری چون مدارس مذهبی، حمام، کاروانسرا، صرافی و مسجد در بازار متمرکز بودند و بازار ستون فقرات شهر به حساب می‌آمد. اما در این دوره اهمیت بازار سنتی در مقابل بازار خیابانی رو به افول رفت و نوعی دوگانگی بین بازار سنتی و مراکز خرید نوین بوجود آمد و مشتریان دیگر رقبت چندانی به مراجعه به بازار سنتی نداشتند. به جای مدارس علوم دینی، مراکز آموزشی جدید از جمله مدارس مدرن و دانشگاه گسترش یافتند. با گسترش آب لوله‌کشی، حمام‌های خصوصی در خانه‌ها جایگزین حمام‌های عمومی شد، نظام محله‌ای سابق از دست رفت و بافت شهر دچار از هم گسیختگی شد؛ صورتی که شهر به دو بافت قدیم و جدید قابل تقسیم‌بندی بود. عناصر زندگی مدرن نیز در قالب سینما، هتل، بانک، ادارات جدید به کالبد شهر افزوده شد (اهلرس، ۱۳۸۰: ۱۹۱-۱۹۰؛ کاستللو، ۱۳۷۱: ۱۹۶)

با گسترش وسایل حمل و نقل بین سال‌های ۱۳۱۹-۱۲۹۹ش/۱۹۴۰-۱۹۲۰م گاراژها، دفاتر حمل و نقل و انبارها در ورودی شهر ساخته شدند که به خدمت‌رسانی به کامیون‌های حمل بار و اتومبیل‌ها می‌پرداختند. این گونه گاراژها در ابتدا در مکان کاروانسراهای قدیمی ساخته شدند که در زمان‌های گذشته به امور کاروان‌ها رسیدگی می‌کردند (اهلرس، ۱۳۸۰: ۱۹۱).

نوسازی سیستم آموزشی نیز از اقدامات مهم دولت پهلوی است. نظام آموزشی جدید که در سال‌های ۱۳۰۴-۱۳۰۹ش/۱۹۲۶-۱۹۳۱م پایه‌گذاری شد، جای سیستم مکتب‌خانه سنتی ایران را گرفت. از سال ۱۳۰۳ش/۱۹۲۵م، مدارس جدید ایجاد شده و مکتب‌خانه‌های قدیمی را تعطیل کرد (تکمیل همایون، ۱۳۸۵: ۸۷ و ۱۵۹). همچنین به دنبال سیاست آموزش نوین، لایحه قانون تأسیس دانشگاه در اسفند ۱۳۱۲ش/۱۹۳۴م، به مجلس شورای ملی پیشنهاد شد و در ۸ خرداد ۱۳۱۳ش/۱۹۳۵م به تصویب رسید (حبیبی ۱۳۷۳: ۹۳) و بدین ترتیب مدارس جدید به بافت شهر افزوده شد.

به دلیل تغییر فعالیت‌های اقتصادی، مراکز اداری و صنعتی در شهر ایجاد و به خاطر عملکردهای جدید، مراکز خدمات عمومی چون پاسگاه، بانک، درمانگاه و مراکز تفریحی مدرن در شهر طراحی شد. این مراکز جدید نسبت به سایر نهادهای شهر تحت نفوذ بیشتر سیاست‌های حکومت بودند (اهلرس، ۱۳۸۰: ۱۸۷-۱۸۶).

بنابراین با پراکنده شدن عناصر مهم شهری که در گذشته حول محور بازار گرد هم می‌آمدند، شهر از این پس، مکانی است متشکل از تعدادی عناصر شهری مجزا که بوسیله خیابان‌ها تعریف می‌شوند، بدون آنکه لولایی فضایی-کالبدی آنها را کنار هم گرد آورد.

۲-۱- تحولات اقتصادی و صنعتی شهر

متمرکز شدن قدرت، توسط رضاشاه و نظام سلطه جوی غربی با تکمیل یکدیگر در این دوره سرنوشت اقتصادی ایران را رقم زدند. نظام سرمایه‌داری جهانی به طور روزافزونی نیاز به گسترش بازار محصولات خود و همچنین تهیه مواد اولیه مورد نیاز صنایع خود از کشورهای پیرامونی چون ایران داشت. رشد سرمایه داری در این دوران تازه آغاز شده و هنوز دگرگونی گسترده‌ای در ساخت اقتصاد سنتی اتفاق نیفتاده و برای بروز اثرات آن نیاز به زمان بود (فوران، ۱۳۹۰: ۳۷۴).

مهم‌ترین نقش اقتصادی شهر در این دوران تجاری بود. اصلاحات شبکه راه‌های ارتباطی و توسعه حمل و نقل و ارتباطات و احداث سراسری راه‌آهن از دیگر برنامه‌های رضاشاه بود که نقش مهمی در یکپارچگی بازار ملی و مبادله آزاد کالا و خدمات بین مناطق مختلف کشور داشت و منجر به نوسازی اقتصادی و صنعتی شد و به یکپارچگی بازار شهری و افزایش قدرت آن کمک کرد (کاتوزیان، ۱۳۷۲: ۱۶۳-۱۶۱). بدین ترتیب گسترش و یکپارچه کردن بازار شهری از دلایل مهم توجه حکومت به شهر بود، که با اصلاح و گسترش راه‌ها، تعریض معابر و تغییرات شهری محقق شد. این تحولات اقتصادی در شهر، ادغام اقتصاد ایران در اقتصاد جهانی را نیز آسان‌تر کرد. در این دوره به علت الزامات و شرایط جهانی، بنیادهای اقتصاد سرمایه داری در ایران رسوخ پیدا می‌کند و روند توسعه کشور را به مسیری تازه می‌کشاند که همان اقتصاد سرمایه‌داری است. نتیجه مستقیم این امر گسترش شهرنشینی و تحولات شهری بود (مه‌دیزاده، ۱۳۸۱: ۱۷).

ایجاد صنایع جدید در این دوره با حمایت گسترده دولت همراه شد. در بین سال‌های ۱۳۱۳ تا ۱۳۱۷ش / ۱۹۳۵ تا ۱۹۳۹م، تأسیس کارخانه‌ها روند صعودی داشت و به تعداد افراد شاغل در قالب کارگر کارخانه‌ها روز به روز افزوده شد. به شکلی که تعداد کارگران استخدام شده در این مدت ۲۵۰ درصد افزایش یافت (باریر، ۱۳۶۳: ۲۶۱) جمعیت شهر در این دوره رشد روز افزونی دارد. یکی از دلایل آن، افزایش چشمگیر مهاجرت از روستا به شهر و جذب روستاییان به مشاغل بخش صنعت در شهر است. توسعه صنعتی در اشکال مختلف در شهرها بروز پیدا کرد و از این لحاظ تأثیر مهمی در بافت اجتماعی اقتصادی شهر و محلات آن داشت. در تهران با گسترش صنایع مصرفی پایه و در اصفهان با گسترش صنایع نساجی روبرو بود. کانون‌های شهری چون تهران، اصفهان و تبریز بر اثر رشد جمعیت شهری از ۱۳۰۴ش / ۱۹۲۵م شاهد گسترش بی‌سابقه‌ای بودند (اهلرس، ۱۳۸۰: ۱۸۴-۱۸۳ و ۱۹۲). می‌توان ادعا کرد، این دوره پیش‌درآمد گسترش شهرنشینی در ایران بود. عامل مهمی که رشد صنعتی را در این دوره متوقف کرد جنگ جهانی دوم بود به گونه‌ای که توسعه اقتصادی ایران به وقفه افتاد (کدی، ۱۳۶۹: ۲۰۸).

۳-۱-۱ تحولات حقوقی اداری شهر

اصلاحات رضاشاه مبتنی بر افزایش قدرت دولت بود. نوسازی دستگاه اداری و سیستم بوروکراتیک قوی به قدرت بیشتر دولت کمک می‌کرد (کارشناس، ۱۳۸۲: ۱۰۸). اولین گام در راه نوسازی شهری تغییر نظام اداری یا به عبارتی دیگر نظام اداری متناسب با نهادهای جدید و تدوین قوانین مرتبط با تحولات شهری است.

دستگاه اداری در این دوره با تحول عمیقی روبرو شد و بر اساس مقتضیات زمانه تغییر کرد. طبقه بوروکرات جدیدی در ساختار حکومت بوجود آمد که تصمیم‌گیران عرصه‌های صنعت و تجارت بودند. ایجاد وزارت‌خانه‌های جدید و تفکیک حوزه‌های کاری و تشکیل ادارات مستقل و جدید، ترجمان نوسازی دستگاه اداری بود که هدف اصلی آن استقرار دولت گسترده، متمرکز و قدرتمند به منظور دستیابی به نوسازی و تحولات قرار داشت. کشور به استان‌هایی تقسیم شد و حاکمیت دوگانه نظامی و غیر نظامی در هر استان بوجود آمد. این امر به منظور تقسیم کار انجام شد و علاوه بر این فعالیت‌های هر یک از دو حکمران (استاندار و فرمانده نظامی) بوسیله دیگری کنترل می‌شد. به موازات این تقسیم‌بندی، نیروی پلیس شهری (شهربانی) نیز به وجود آمد (کاتوزیان، ۱۳۶۶، ج ۱: ۱۵۵-۱۵۲).

در ایام حکومت رضاشاه احتساب و سایر دستگاه‌های کهن لغو شد. قانون آذر ۱۳۰۴ ش/ ۱۹۲۶م، پرداخت مالیات معروف به احتسابیه را لغو کرد. این قانون به معنای پایان قطعی مشاغل چون محتسب و داروغه بود، وظایف این دو به بلدیة (شهرداری) محول شد (فلور، ۱۳۶۶: ۹۰). با توجه به وضعیت اسفبار فضاهاى شهری در آغاز دوره پهلوی، با شروع روند توسعه و تحولات شهری، لزوم وضع قوانین و مقررات و مصوبات و آیین‌نامه‌های شهری به شدت احساس می‌شد. سیاست‌گذاران این حوزه و در رأس آن نهاد بلدیة فراهم کردن بسترهای قانونی برای اقدامات اصلاحی را نخستین قدم می‌دانستند. علاوه بر آن پس از مشروطه، مفهوم قانون و قانون‌گرایی در فرهنگ سیاسی جامعه ایرانی به امری مهم بدل شده بود.

اگرچه از این زمان، بلدیة مرجع رسیدگی به امور شهری شد اما این سازمان و مقررات آن در زمینه پیشبرد تحولات شهری، قدرت چندانی نداشت و گهگاه نیاز به اعمال قدرت شخص شاه می‌شد. از طرفی برخی از قوانین وضع شده نارسا و دست و پاگیر بود و به همین سبب گاهی نقض شده و تبعیت نمی‌شد (اهلرس، ۱۳۸۰: ۱۷۷-۱۷۶).

۴-۱-۱ تحولات عمرانی شهر

برخلاف روند تاریخی تحولات شهری این بار در دوره پهلوی، تغییرات نه در فراسوی دیوارهای شهر که در درون آن اتفاق افتاد بدون آنکه نقشه‌ای جامع در نظر گرفته شود (حبیبی، ۱۳۹۰: ۱۶۲). آنچه سیاست توسعه و نوسازی خیابان‌ها را در شهر ضروری می‌کرد، وضعیت پیشین آن قبل از سلطنت پهلوی و مشکلات بوجود آمده بواسطه این شرایط نامناسب بود. مستوفی در توصیفی درباره‌ی وضعیت خیابان‌های دوره قاجار آورده: «عبور کالسکه و درشکه و اسب و قاطر و الاغ، خاک‌های کف خیابان را به عمق دو سه گره مثل توتیا نرم می‌کرد ... این خیابان‌ها که ده دوازده زرع بیشتر عرض نداشت، در اکثر نقاط آنها در تابستان، به قدر دو سه گره، گرد و خاک و در زمستان یکپارچگی گل داشت. بطوری که سمت یسار خیابان‌های شرقی و غربی، همین که فصل بارانی شروع و گل می‌شد تا اوایل اردیبهشت، مثل دریای گل و لجن بود» (مستوفی، ۱۳۴۳: ۲۳۲).

همچنین در توصیفات دیگری از شهر دوره‌ی قاجار و حتی اوایل پهلوی از کوچه‌های تنگ، پر پیچ و خم، خیابان‌های معدود و بی تناسب، معابر کج و معوج، بازارچه بدقواره، بی نقشه، بدمنظر و محلات کثیف یاد می‌شود (شهری، ۱۳۶۹، ج ۳: ۲۴۰-۲۳۷؛ روزن، ۱۳۶۹: ۲۹۸). وضعیت بهداشتی شهر نیز فاجعه بود، سکویل وست که در اواخر قاجار به ایران آمده به این وضعیت اشاره دارد (سکویل وست، ۱۳۷۵: ۹۲). ویلم فلور نیز با شرح وضعیت بدمعابر، زباله‌ها و خاکروبه‌ها در کوچه‌ها و بوی تعفن درگذرهای شهر آن را تأسف بار می‌خواند (فلور، ۱۳۷۵: ۲۰۳ و ۲۱۵؛ فلور، ۱۳۶۶: ۸۹).

گرایش حکومت به مدرن‌سازی و جدال میان کهنه و نو، موجب شد بافت قدیمی شهر کهنه و عقب‌مانده تلقی شود (قزوینی و سادات، ۱۳۸۹: ۱۰۳). فضای شهری که متناسب با توسعه‌ی جامعه بود و از شیوه‌ی زندگی سنتی فاصله می‌گرفت، التزامات جدیدی همراه خود آورد که مهم‌ترین آن وسیله نقلیه مدرن بود. وسایل نقلیه خود را بر فضای شهری تحمیل کرد و تعریض خیابان‌ها و خیابان‌کشی‌های جدید با هدف تسهیل تردد وسایل نقلیه آغاز شد (حبیبی و دیگران، ۱۳۸۹: ۸۷).

از این مقطع خیابان به عنوان مکانی برای رفت و آمد، داد و ستد و کسب و کار معرفی شده و هویت تازه‌ای به شهر می‌بخشد. ایجاد خیابان باعث دسترسی آسان‌تر به محلات و واحدهای تولیدی و خدماتی شد و با تسهیل حمل و نقل، کمک بزرگی به رفع مشکلات ترافیکی کرد.

بدنه خیابان‌ها با ردیفی از دکان‌ها و مغازه‌های جدیدالتأسیس نمایی تازه به شهر داد. از طرفی مسیر خیابان‌های جدید، ظرفیت تازه‌ای به مراکز اقتصادی شهر اضافه کرد به گونه‌ای که رقیب جدی بازارهای سنتی شد. امکاناتی که خیابان در تسهیل روند خرید برای خریداران بوجود می‌آورد (که بازار قدیم فاقد آن بود)، رفته‌رفته خیابان را به عنوان مکان اقتصادی جدید معرفی کرد که توان آن روز به روز گسترش می‌یافت (کیانی، ۱۳۸۶: ۲۴۶-۲۴۵؛ زرکش، ۱۳۸۸: ۲۱)

۲-۱ تحولات شهری دوره پهلوی دوم ۱۳۵۷-۱۳۲۰ش/۱۹۷۹-۱۹۴۱ش

تحولات شهری در این دوره تحت تأثیر ادغام کامل ایران در اقتصاد جهانی، الگوهای مسلط رشد سرمایه‌داری، برنامه‌های عمرانی، شتاب روند مدرن شدن و نوسازی ایران، پدیده نفت و توسعه برون‌زا قرار داشت و موقعیت جهانی ایران در این دوره، استحاله اقتصاد تولیدی به اقتصاد مصرفی را به دنبال داشت.

روند مدرنیزاسیون که در دوره پهلوی اول آغاز شده بود با شروع جنگ جهانی دوم و اشغال ایران در ۱۳۲۰ش/۱۹۴۱م متوقف شد (حسامیان و اعتماد، ۱۳۸۳: ۳۰) اما بعد از کودتای ۱۳۳۲ش/۱۹۵۴م، وابستگی سیاسی ایران به جهان سرمایه‌داری افزایش و گرایش به غرب و تأثیرات آن در دوره دوم پهلوی ادامه یافت و به تدریج بسیاری از طبقات جامعه (به ویژه قشر بالا و متوسط) را در برگرفت (رفیع‌پور، ۱۳۷۶: ۷۸). طبقه متوسط جدید شکل گرفته در اکثر زمینه‌های فرهنگی از طبقه بالا (که الگوبرداری از غرب می‌کردند) و قشر پایین جامعه از طبقه متوسط، پیروی داشتند. اشاعه دیدگاه‌ها و نگرش‌های فرهنگی جدید و شیوه‌های نوین زندگی ناشی از تأثیرات غرب، از طریق تبلیغات رادیو و تلویزیون به خصوص پس از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ صورت گرفت (ازغندی، ج ۱، ۱۳۷۹: ۸۱). تبلیغ همه‌جانبه تجددگرایی و مصرف‌گرایی و اشاعه فرهنگ غربی به عنوان سرچشمه تجدد و پیشرفت، بر مصرف کالاهای تجملی و ایجاد نیازهای جدید اثر گذاشت (ملک محمدی، ۱۳۸۱: ۱۱۸). بدین ترتیب دیدگاه زیباشناختی جدید در غرب به تدریج وارد ایران شد و تکنولوژی و صنعت نوین بر سبک شهرسازی تأثیر گذاشت. البته از سال ۱۳۵۰ش/۱۹۷۲م، نوعی نگاه تلفیقی به سبک سنتی و مدرن پدید آمد.

۱-۲-۱ برنامه‌های عمرانی

با سقوط رضاشاه و تغییرات سیاسی اجتماعی در ایران، شهرسازی استبدادی این دوره تا حدودی تعدیل یافت و الگوی جدید برنامه‌ریزی دولتی جای آن را گرفت. با تأسیس سازمان برنامه (برنامه موقت و برنامه و بودجه آینده) در بیست و ششم بهمن سال ۱۳۲۷ش/۱۹۴۸م تفکر برنامه‌ریزی جامع به کمک مشاوران خارجی در ایران صورت عملی یافت؛ تهیه برنامه‌های توسعه و عمرانی بازتابی از این حرکت است. این سازمان با کمک مستقیم نهادهای اقتصادی آمریکا تأسیس شد و برنامه‌های تدوین شده آن کاملاً با مشاوره و همکاری تحصیلکردگان آمریکایی بر مبنای توسعه اقتصادی آمریکایی انجام گرفت. در سال ۱۳۳۳ش/۱۹۵۵م، این نهاد به سازمان دائمی تحت عنوان «برنامه و بودجه» تبدیل شد و مسئولیت تهیه و اجرای برنامه‌های توسعه را بر عهده گرفت (فرمانفرمایان، ۱۳۸۱: ۱۹۰ و ۱۸۵؛ امجد ۱۳۸۰: ۵۹). این نخستین تجربه کشور برای ورود به عرصه برنامه‌ریزی بود.

جدول ۱. گروه بندی طبقات اجتماعی اقتصادی شهری در ایران معاصر

پایین	میانه	بالا		
کارگران و پادوهای بازار	تولیدکنندگان خرده پای بازاری، اصناف و دکانداران خرده پای وابسته به بازار	تجار و صرافان بازار	سستی	طبقه شهری
کارگران صنعتی	بوروکرات ها - کارمندان - بانک ها - معلمین - اساتید دانشگاه - کارمندان بخشهای خدمات	صاحبان صنایع مدرن و سران دولتی و ارتشی	مدرن	

منبع: جابری مقدم

جدول ۲. رشد شهرنشینی در ایران

شهرنشینی بطیء	شهرنشینی سریع	رشد متوسط سالانه
۱۳۴۰-۱۳۰۰	۱۳۴۰-۱۳۵۵	
۲/۶۵	۴/۴۲	رشد جمعیت شهری
۲/۱۲	۲/۷۷	رشد طبیعی جمعیت
۰/۵۳	۱/۶۵	مهاجرت

منبع: اهلرس

۲-۱-۲ طرح‌های جامع شهری

این طرح‌ها به دنبال رشد و تحولات سرسام‌آور شهرها و نیاز به وجود سیاست‌ها و برنامه‌هایی برای کنترل و هدایت رشد آنها تدوین شد. در واقع طرح جامع شهری اصول و سیاست‌های کلی شهرسازی را برای هر شهر تعریف می‌کند. در پس مفهوم طرح جامع شهری نوعی آینده‌نگری برای شهر نهفته است به گونه‌ای که رشد جمعیت و گسترش فیزیکی شهر را در آینده پیش‌بینی می‌کند (شفقی، ۱۳۹۳/۶/۱۵). در اوایل دهه ۴۰ش، واحد طرح‌ریزی شهری در دفتر فنی وزارت کشور زیر نظر فریدریش فایل و مهندس مرتضی موسوی تشکیل شد. در ابتدا این واحد بر امور مربوط به احداث معابر و فعالیت‌های عمرانی شهرداری‌ها اقدام کرد، ولی پس از مدتی شروع به انجام مطالعات و تهیه مقدمات طرح‌های توسعه شهری تحت عنوان «طرح‌های هادی» کرد. به دنبال این برنامه‌ریزی، صدها طرح توسعه شهری برای شهرهای مختلف ایران تهیه و به مرحله اجرا گذاشته شد (فریورصدری، ۱۳۷۴: ۶۰۱).

طرح تفصیلی نیز بنابر تعریف ارائه شده در دوره دوم قانون تغییر نام وزرات آبادانی و مسکن به وزارت مسکن و شهرسازی- که در تاریخ تیرماه ۱۳۵۳ش ابلاغ شده- عبارت است از طرحی که بر اساس معیارها و ضوابط کلی طرح جامع شهر، نحوه استفاده از زمین‌های شهری در سطح محلات مختلف شهر و موقعیت و مساحت دقیق زمین برای هر یک از آنها و وضعیت دقیق شبکه عبور و مرور و میزان تراکم ساختمانی و امور مربوط به بهسازی و نوسازی شهری و بهبود مشکلات شهر را تعیین می‌کند (فلامکی، ۱۳۵۷: ۱۶۸). این طرح‌ها پس از تصویب از طریق وزارت کشور برای اجرا به شهرداری‌ها ابلاغ می‌شد.

در مجموع می‌توان گفت تحولات دهه ۴۰، زمینه‌ساز مداخله هر چه بیشتر دولت در عرصه شهرسازی شد و نقش قیومت دولت را در ساختار شهری رقم زد.

با نگاهی به مطالب مشروح ذکر شده می‌توان گفت در دوره پهلوی اول، در درجه نخست آنچه در خصوص اصلاحات شهری انجام گرفت معطوف به نظافت و پاکیزگی، تسطیح معابر، خیابان‌کشی‌های جدید، روشنایی، تعریض خیابان و سرانجام تصویب قانون بلدیه در سال ۱۳۰۹ش بود. بدین ترتیب زندگی شهری با ابزار مدرن همراه شد و مهم‌ترین عنصر مدرن شهری یعنی اتومبیل به شهرها ورود پیدا کرد که این ورود مستلزم تغییر بافت شهرها از طریق خیابان‌کشی‌های جدید بود. خیابان‌کشی‌های این دوره بارزترین نماد نوسازی شهر بودند و به عامل هویت بخش

شهر مبدل شدند. سیمای مدرن شهرها، وسایل حمل و نقل جدید و کالاهای مدرن نیازمند فضای مناسب بود و خیابان بستر مناسبی برای این خواسته‌ها محسوب می‌شد. این تحولات و اقدامات مربوط به آن، نخست بر مبنای وضع قوانین و مقررات صورت بست و سپس در عرصه‌های اجرایی بروز یافت؛ همچنین بلديه به عنوان بزرگترین مجری شهرسازی به سازمانی وسیع و قدرتمند تبدیل شد.

تحولات شهری در دوره پهلوی اول را میتوان بطئی دانست، در حالیکه در دوره دوم آهنگ سریع‌تر و اثرات دامنه‌دارتری داشت.

برنامه‌های توسعه و عمران در دوره پهلوی دوم هر یک به نسبت قبل، پیچیده‌تر و از نظر دامنه فعالیت وسیع‌تر بودند. اما با احتساب کلیه شرایط و نتایج واقعی حاصل از آنها، نمی‌توان گفت موفقیتی حاصل کردند. از نتایج عملکرد دولت در طول برنامه‌های چندگانه برای کشور در سطح خارجی، افزایش میزان وابستگی و در سطح داخلی، افت و خیز و بحران‌های اقتصادی و اجتماعی بود، همچنین با ایجاد تغییرات در ترکیب جمعیت شاغل، اشتغال نیروی کار در بخش صنعت و خدمات افزایش یافته و در بخش کشاورزی کاهش یافت.

۲. تحولات کارگردی و کالبدی بازار اصفهان

همانطور که پیش از این نیز اشاره شد، بازار سنتی یک فضای شهری کامل، مرکز شهر و دارای عملکردی چندگانه بود. حجره، تیمچه و راسته محل‌هایی برای حضور نیروهای اقتصادی بود. از سوی دیگر گرمابه، مسجد و مدرسه بستری برای حضور نیروهای اجتماعی فراهم می‌آورد. همچنین دولت به عنوان صاحب سرمایه و ناظر بر تنسيق امور، به عنوان نیروی سیاسی در بازار حضور داشت. شهروندان نیز برای رفع نیاز روزانه رفت و آمد داشته و به نوعی بازار به مکان گردهم‌آیی آنها بدل شده بود. اوج این هم‌زیستی در میدان نقش جهان، قابل مشاهده است؛ صورتی که تمامی فضاهای مهم شهری در کمال احترام و بدون سعی در غلبه بر یکدیگر در یک میدان گرد هم آمده‌اند (سلطانی و نامداریان، ۱۳۸۹: ۱۲۸). جدول شماره ۳ به خوبی مشخص‌کننده کارکردهای بازار سنتی و عناصر مهم آن است.

جدول ۳. تقسیم‌بندی عناصر بازار سنتی براساس عملکرد آنها

کارکردهای بازار	اقتصادی		مذهبی، اجتماعی، فرهنگی و خدماتی			اداری	
	نقش تجاری	نقش انباری	نقش مذهبی	نقش اجتماعی و خدماتی	ارتباطی	نظارتی و امنیتی	مالی
عناصر بازار	دکان و حجره تیمچه تیم خان راسته کارگاه قیصریه دالان	خانبار کاروانسرا یا سرا باراندازها بارگیر	مسجد حسینیه تکیه مدارس و حوزه‌های علمیه امامزاده	حمام زورخانه سقاخانه قهوه‌خانه غذاخوری سلمانی	میدان گذر اصلی و فرعی در و دروازه چهارسوق	داروغه کلاتر کشیک‌چی فراش گزمه کدخدا محتسب نقیب عسس	صرافی دارالضرب

رجبی، ۱۳۸۶ و نگارنده

۱-۲ تحولات عمرانی شهر

اگرچه در این دوره بلدیة نقش محوری در عمران و توسعه شهری داشت، اما اقدامات این اداره تحت نظارت مستقیم وزارت داخله و با مساعدت (به ویژه مساعدت مالی) دولت اعمال می‌شد؛ که در اسناد گوناگونی منعکس شده است. برای نمونه در مکاتبه وزارت داخله با حکومت اصفهان، به بلدیة دستور داده شد، در صورت ضرورت ایجاد خیابان جدید، موضوع را از طریق کمیسیون‌های بلدی به مرکز ارسال و در رابطه با اهمیت ایجاد خیابان، بودجه مورد نظر، میزان نیاز

به مساعدت دولت و مبلغ مورد نیاز برای خرید اراضی و مستغلات را شرح دهند(ساکما،

۲۹۱/۲۸۷)

لازم به ذکر است در سال ۱۳۰۹ش/ ۱۹۳۰م ریاست بلدیة به رئیس نظمیة اصفهان «سرهنگ حبیب‌الله‌شهردار» سپرده شد و نهضت خیابان‌کشی شهر را وی آغاز کرد و تا حدود یک دهه، ده‌ها خیابان مهم شهر احداث شد؛ از جمله خیابان چهارباغ پایین، هاتف، حافظ، شاهپور(کاشانی امروز)، نظر، کمال‌اسماعیل و خیابان طویلی به طول ۱۸ کیلومتر که با عنوان خیابان «دور شهر»^۱ معروف بود. خیابان خوش (طالقانی امروزی)، چهارباغ بالا، شمس‌آبادی و عباس‌آباد نیز عریض شدند. همه این اقدامات نشانه شهری آماده شده برای «عصر ماشین» بود (رجایی، ۱۳۸۷: غ و ف).

روند اصلاحات خیابان‌ها و میداین شهر در سال‌های بعد هم پی‌گیری شد. در سال ۱۳۱۷ش/ ۱۹۳۸م، آسفالت‌ریزی خیابان‌های چهارباغ، سپه و شاه تکمیل گردید. بعضی دیگر از خیابان‌ها تسطیح و شن‌ریزی و درخت‌کاری شدند و مرمت مغازه‌های اطراف میدان نقش جهان انجام شد(دلفانی، ۱۳۷۵: ۱۴۶-۱۴۵). تأکید بر محور چهارباغ سرانجام منجر به کشیدن خیابان‌های مسجد سید، عبدالرزاق و ولیعهد(ولیعصر امروزی) عمود بر این محور شده و میدان کهنه را به دو قسمت تقسیم کرد. در واقع عبور خیابان‌های عبدالرزاق، ولیعصر، هاتف و احداث میدانی جدید(سبزه میدان) در خلال سال‌های ۴۰، گسست جبران‌ناپذیری را در بافت بازار سنتی اصفهان بوجود آورد و یکپارچگی و ارتباط ارگانیک این مجموعه را تحت‌الشعاع قرار داد(شفقی، ۱۳۸۵: ۲۳۲ و ۲۳۵). بدین صورت یکی از عواقب ناگوار خیابان‌کشی‌های جدید گریبان بازار اصفهان را گرفت و عملاً موجب دو پارگی بافت آن شد.

دور از نظر نباید داشت که در مواردی تخریب بافت قدیمی به منظور خیابان‌کشی مورد حمایت و تشویق نیز قرار می‌گرفت. به طور مثال روزنامه اخگر از طرح اداره بلدیة برای خرابی مغازه‌های جهان‌نمای دروازه دولت و ضمیمه کردن آن به خیابان چهارباغ دفاع کرده و از تأخیر در عملی‌شدن آن شکایت دارد و خواستار برداشتن هر چه سریع‌تر این «سد آهنین طریق عبور مردم بیچاره» می‌شود(روزنامه‌اخگر، سال اول، ش ۲۵، ۹ آذر ۱۳۰۷).

^۱ - شامل خیابان‌های سعادت‌آباد، سجاد، بزرگمهر، سروش، مدرس و خیام امروزی

تا پایان سلطنت رضاشاه، الاغ، شتر، گاری، درشکه، دوچرخه و اسب وسایل مرسوم حمل و نقل اصفهانی‌ها بود. بعد از شهریور ۱۳۲۰ش / ۱۹۴۲م، به تدریج چند اتوبوس شهری، به عنوان وسیله نقلیه همگانی، در مسیر بازار-طوقچی-دروازه دولت و بالعکس وارد شهر شد و حدود پنج سال بعد چند دستگاه تاکسی داخل ترافیک اصفهان شد. در مجموع تا ۱۳۲۵ش / ۱۹۴۷م، استفاده از اتومبیل شخصی، اتوبوس و تاکسی بسیار محدود بود و جمع آن به سیصد دستگاه نمی‌رسید (انصاری، ۱۳۷۹: ۴۱۰). مقایسه این وضعیت با داده‌های دو جدول ۴ و ۵ (که آمار نوع و تعداد وسایل حمل و نقل مورد استفاده در سال‌های ۱۳۳۰ و ۱۳۵۰ش را نشان می‌دهد، گویای رشد تزایدی وسایل نقلیه جدید است.

جدول ۴. وسایل نقلیه در سال ۱۳۳۰

تعداد	وسيله نقلیه	تعداد	وسيله نقلیه
۳۷	دوچرخه کرایه	۳۰۴	اتومبیل سوار شخصی
۹	درشکه شخصی	۱۱۸	جیب شخصی
۱۲۷	درشکه کرایه	۹۵	سواری کرایه
۱۷۸	اتوبوس خارج شهر کرایه	۲۱۹	تاکسی کرایه
۴۸	اتومبیل باری شخصی	۹۳	اتوبوس شهری
۹۲۶	اتومبیل باری کرایه	۵۱	موتور سیکلت شخصی
۴۱۰	گاری یک اسبه کرایه	۵۱۷۱	دوچرخه شخصی

داده‌ها: عابدی؛ تنظیم: نگارنده

جدول ۵. وسایل نقلیه در سال ۱۳۵۰

تعداد	وسیله نقلیه
۶۲۲۵	اتومبیل شخصی
۱۰۱۸	تاکسی
۲۴۷	سواری کرایه در خطوط خارج از شهر
۴۰	سواری کرایه در خط جلفا
۱۱۰	اتوبوس شهری
۴۰۰	اتوبوس بیابانی
۲۹۹۴	باری کرایه چهارچرخ به بالا
۲	درشکه مجاز
۱۰۶۰۰۰	دوچرخه و موتور گازی
۸۰۰۰	موتورسیکلت و سه چرخه بارکش
۱۲۵۰۳۶	جمع کل

داده‌ها از انصاری؛ تنظیم: نگارنده

کاروانسراها و سراها از مهمترین عناصر اقتصادی بازار بودند. فضاهایی دارای یک حیاط مرکزی که طبقه زیرین آنها محل عرضه کالا و طبقه بالا محل امور دفتری بود. تیمچه نیز کاروانسرای کوچک و سرپوشیده و محل عرضه فرش و قماش و چینی و بلور بود. کاروان‌های تجاری که وسیله حمل و نقل آنها حیواناتی از قبیل شتر و قاطر بود، از طریق راسته‌ها بدون نیاز به وارد شدن به شهر به بازار دسترسی داشته در آنجا اطراق کرده و به خرید و فروش می‌پرداختند (سلطان‌زاده، ۱۳۶۲: ۴۵-۴۴).

تا دوره قاجاریه همچنان کاروانسرای بازار اصفهان محل استقرار مسافران تازه رسیده به شهر بودند، اما به تدریج از رونق افتادند. و سرانجام در این دوره به سبب ورود وسایل نقلیه جدید برای حمل کالا، اغلب مسیرهای منتهی به کاروانسرا بلااستفاده و متروک شد و خود کاروانسرا نیز برای

اطراق مسافران و تجار محلی از اعراب نداشت (نورصادقی، ۱۳۱۶: ۱۷۰-۱۶۷؛ افضل‌الملک، ۱۳۸۰: ۳۹-۴۰؛ لوتی، ۱۳۷۲: ۱۸۸).

راسته از دیگر عناصر کارکرد اقتصادی بازار بود. بنابر گزارشات منابع دست اول از ساختار بازارهای قدیمی، به علت آنکه شیوه خرید در قدیم به شکل دسترسی پیاده بود، بنابراین اغلب بازارها در مسیرهای ارتباطی شکل می‌گرفت و یکی از عوامل موثر در رونق بازار همین جایی و قرار گرفتن در مسیر راه‌های ارتباطی مهم بود. به عبارت دیگر بازار در حکم شاهراهی اصلی مهم‌ترین دروازه‌ها را به مرکز شهر متصل می‌کرد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۲: صص ۳۹۵، ۴۷۷، ۴۶۷).

راسته اصلی بازار عموماً در امتداد معبر اصلی شهر و راسته‌های فرعی عمود بر آن و به صنف خاصی تعلق داشت (سلطان‌زاده، ۱۳۶۲: ۲۶). به نوعی می‌توان گفت بازار خیابان اصلی شهر و راسته‌های آن همچون شبکه راه‌های عبور از یک محله به محله دیگر محسوب می‌شد. این کارکرد بازار نیز با خیابان‌کشی‌ها و شبکه منظم راه‌های جدید تحت‌الشعاع قرار گرفت.

بازارچه‌ها از دیگر عناصر اقتصادی بازار، نوعی بازار کوچک در محلات اصفهان به حساب می‌آمدند که همان نقش بازار اصلی را برعهده داشته، اما تمام کالاهای مورد نیاز ساکنین محلات را تأمین نمی‌کردند، بلکه بیشتر به منظور رفع نیازمندی‌های روزانه اهالی ایجاد شده بودند. در گذشته اغلب مسقف بوده و فضای خاصی را به خود اختصاص می‌دادند و از طریق گذرها، در پیوستگی کامل با بازار اصلی شهر قرار داشتند، اما به مرور زمان سقف‌های آنها فرو ریخت و ارتباطشان با بازار اصلی قطع شد و با زیاد شدن تعداد مغازه‌های محلی، به کلی بی رونق شدند. از جمله بازارچه‌های مهم اصفهان، بازارچه علیقلی‌آقا، حسن‌آباد، بیدآباد، حاج‌آقاشجاع، پاقعه، ریسمان، مرغی (غاز) و دردشت بود (شفقی، ۱۳۸۵: ۲۷۷-۲۷۶).

با نگاهی به مطالب مشروح بالا در رابطه با تحولات عمرانی شهر و تأثیر آن بر کارکرد اقتصادی بازار می‌توان چنین تلقی کرد که مهم‌ترین تحول شهری ایجادشده در دوره پهلوی، خیابان‌کشی‌های جدید و به دنبال آن به حرکت درآمدن بازار سنتی مسقف بود. بازار تاریخی که سال‌ها در جایگاه سنتی خود قرار داشت به حرکت درآمد و خود را به کنار خیابان‌ها کشانید. جایی که بازار به آن نقل مکان کرد خیابان‌های شیک و مدرن شهر بود که مرکز سایر فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و تفریحی نیز شد و توانست خود را به عنوان بازار جدید در شهر معرفی کند.

این خیابان‌ها انواع و اقسام خدمات شهری را شامل می‌شد. به عبارت دیگر خیابان‌های جدید، توصیف جدیدی از مکان عرضه و تقاضا ارائه کرد و نوعی بازار متفاوت را خلق کرد. از پرتددترین خیابان‌ها در دوره دوم پهلوی دروازه دولت، خیابان شاه (طالقانی)، خیابان سپه، کوچه دروازه دولت یا جهان‌نما، چهارباغ عباسی، چهارباغ شمالی (پهلوی) و کوچه جهانبانی بود چراکه عمده احتیاجات مردم از طریق مغازه‌های این خیابان‌ها برطرف می‌شد. در اوایل دهه سی محور چهارباغ تا میدان مجسمه پر از مغازه بود. مغازه‌های این محور بیشتر به بنگاه‌هایی مثل تجارتخانه سیک‌های هندی یا صنایع دستی مانند قلمزنی و منبت‌کاری اختصاص داشت. خیابان شاپور نیز پر بود از مغازه‌های مکانیکی ارمنی و طولی نکشید اغذیه‌فروشی‌ها و غذاخوری‌ها نیز در کوی و برزن سر بر آوردند (نفیسی، ۱۳۸۵: ۵۰-۴۹).

۲-۲ صنعتی شدن اصفهان و طرح جامع شهر

اقدامات عمرانی صورت گرفته در اصفهان تا بدان‌جا پیش رفت که به تدریج شمال شهر صنعتی به خود گرفت. در دوره رضاشاه نخستین بارقه‌های ورود صنعت به شهر زده شد. صنعتی شدن اصفهان در دوره پهلوی دوم با شدت بیشتری دنبال شد و با نخستین گام‌ها جهت برنامه‌ریزی و طرح‌های جامع شهری، مرحله‌ای تازه در روند ایجاد عناصر اقتصادی جدید و تحول اصفهان آغاز شد.

ادغام روزافزون ایران در اقتصاد جهان سرمایه‌داری و وابستگی به آن و وجود منابع اولیه فراوان در کشور، تدریجاً زمینه را برای ایجاد قطب‌های صنعتی و تأسیسات زیرساختی و تجهیزات مورد نیاز آن فراهم آورد که نتیجه آن بزرگ شدن اندامین و غیرمنطقی شهرهای مهم بود (حسامیان و اعتماد، ۱۳۸۳: ۳۱ و ۳۳). سال‌های ۱۳۱۱ش/۱۹۳۳م به بعد اوج درخواست برای احداث کارخانه‌های گوناگون در اصفهان است. با توجه به کمک مالی و اعطای وام از طرف بانک‌ها، تقاضای ایجاد کارخانه‌های نساجی، نخ‌ریسی، قند، سیمان، روغن‌گیری، کاغذ و مقواسازی، کلاه‌سازی، کبریت‌سازی، صنایع خشکبار، تنباکو، برنج‌پاک‌کنی، چرم‌سازی، آرد و پنبه‌پاک‌کنی، صابون‌پزی، جوراب‌بافی، پارچه‌بافی، پشم‌ریسی، ظروف‌لعبایی، چوب‌بری و کنسرو در بین سرمایه داران بالا گرفت. از این زمان لازم بود بناهای صنعتی به عنوان قسمتی از زندگی شهری مدرن

احساس و دیده شود و به صورت چشم‌انداز شهر درآید. حضور سنگین و مقتدرانه این بناهای جدید نمایش‌دهنده عظمت شهر مدرن در قالب فیزیکی بود. از این رو قرار گرفتن کارخانه‌های اصفهان در کنار بستر زاینده‌رود که امتداد اصلی شهر به حساب می‌آمد، نمی‌تواند اتفاقی قلمداد شود (کیانی، ۱۳۸۶: ۱۴۴). همزمان با اینکه فعالیت‌های نوین صنعتی و مغازه‌های سبک غربی اغلب، در قسمت‌های جدید شهر مستقر می‌شدند، با تشدید فعالیت صنایع نساجی در اصفهان، پدیده حاشیه‌نشینی کارگران نساجی در محلات طوقچی، مفت‌آباد (کوله‌پارچه) و در حوالی قبرستان تخت‌فولاد و در جنوب شرقی اصفهان ظاهر شد و پدیده زاغه‌نشینی بوجود آمد (انصاری، ۱۳۷۹: ۴۴۰). توسعه شهری اصفهان در این دوره بیشتر بر قسمت جنوب شهر متمرکز بود و با عنایت اغنیا به آن و ساخت عمارات جدید، آبادی شهر متوجه این ناحیه شد، در حالیکه بافت قدیمی روز به روز فرسوده‌تر می‌شد (اخگر، سال اول، ش ۲۲۱، ۲۸ مهر، ۱۳۰۸).

جدول ۶ نشان می‌دهد که جمعیت شهر اصفهان از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۴۵ ش/۱۹۵۶ تا ۱۹۶۶ م، ظرف مدت ۱۰ سال حدود ۶/۶۵٪ افزایش داشته است (حسامیان و اعتماد، ۱۳۸۳: ۹۶)، که می‌توان دو عامل را در آن موثر دانست. نخست مهاجرت روستاییان اطراف شهر به اصفهان پس از اصلاحات ارضی ۱۳۴۲ ش/۱۹۶۴ م و دوم انتخاب این شهر به عنوان قطب صنعتی. ساخت صنعت ذوب‌آهن در سال ۱۳۴۶ ش/۱۹۶۸ م که نیاز به نیروی انسانی متخصص را ایجاد می‌کرد نیز موج جدیدی از مهاجرت‌ها را بوجود آورد. از پیامدهای این افزایش جمعیت ساخت شهرک‌هایی نظیر شاهین‌شهر، ملک‌شهر، خانه‌اصفهان ۳ و رونق آپارتمان‌سازی بود (پژنگ، ۲۵۳۵: ۳۸-۳۶؛ انصاری، ۱۳۷۹: ۴۴۰).

۲- بیشتر این کارخانه‌ها از آلمان آورده شده و طرح‌ریزی ساختمان‌های صنعتی اغلب توسط کارشناسان خارجی صورت گرفته بود.

- این شهرک‌ها اغلب برای سکونت کارشناسان و متخصصین ذوب‌آهن ایجاد شده و جمعیت زیادی را در خود^۳ جای داده بود.

جدول ۶. جمعیت شهر اصفهان

سال شمسی	۱۲۸۱	۱۳۰۳	۱۳۰۹	۱۳۱۹	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۰	۱۳۵۵
جمعیت	۹۰هزار	۱۹هزار ^۴	۸۰هزار	۲۴۰هزار	۲۹۰هزار	۴۲۴هزار	۴۶۵هزار	۶۷۰هزار

منبع: حسامیان و اعتماد، اهرس، جناب.

نخستین اقدام مؤثر جهت رفع نواقص و کمبودهای شهر، وجود طرحی جامع برای برنامه‌ریزی و قاعده‌مند کردن اقدامات عمرانی است. با این وجود نیاز به وجود طرحی مشخص برای تحولات شهری اصفهان، تا دوره پهلوی دوم به تأخیر افتاد. در روزنامه اخگر، روزنامه محلی اصفهان به عنوان روزنامه هوادار تغییرات شهری در سال‌های ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ ش/۱۹۳۰ و ۱۹۲۹م به تواتر انتقاداتی نسبت به بی‌توجهی بلدیۀ اصفهان به تلاش برای ترسیم نقشه‌ی جامع وجود دارد. این روزنامه رفع مشکلات شهر را منوط به ترسیم نقشه‌ی صحیح شهر توسط مهندسین آزموده می‌داند. به دنبال خراب کردن سابط‌های ۵ دکانین چهارسوق شیرازی‌ها از سوی مأمورین بلدیۀ و نارضایتی صاحبان دکانین، روزنامه اخگر با تأکید بر اولویت عملیات نوسازی و بهسازی بلدیۀ، علاج درد را در برنامه‌ریزی و داشتن طرح مشخص برای شهر می‌یابد (روزنامه‌اخگر، سال اول، ش. ۲۹، دی ۱۳۰۷).

شهر اصفهان نیز در چند نوبت شاهد تهیه، تصویب و اجرای طرح‌های توسعه شهری از جمله طرح‌های جامع و تفصیلی بود. اولین طرح توسعه شهر اصفهان در اواخر دهه ۱۳۳۰ ش و توسط مشاور کوکس (مشاور آلمانی) و از طریق دفتر فنی وزارت کشور به منظور سامان‌دهی و هدایت با برنامه گسترش کالبدی و توسعه شهر اصفهان، تهیه شد. البته این طرح را نمی‌توان طرح جامع رسمی برای اصفهان تلقی کرد و بیشتر طرحی هادی برای شهر بود. اولین طرح جامع اصفهان اواخر دهه چهل و اوایل دهه پنجاه توسط مهندسین مشاور ارگانیک تهیه شد (۱۳۵۰ ش) که به طرح ارگانیک نیز معروف است. براساس طرح ارگانیک، اولین طرح تفصیلی شهر اصفهان در سال ۱۳۵۴ ش/۱۹۷۵م تنظیم شد (به‌آبادی، ۱۳۹۳/۷/۲۸).

۴- جناب علت کاهش جمعیت در این سال را به قحطی سال ۱۳۳۶ق نسبت می‌دهد

۵- دالان‌های سرپوشیده بازار و کوچه‌ها

هدف از «طرح جامع اصفهان و مقررات کلی و آیین‌نامه گذربندی شهر اصفهان» به تنظیم درآوردن بافت شهری و حل مسائل موجود شهری، ایجاد سازمان اجرایی برای اجرای مقررات و آیین‌نامه‌ها، تنظیم و کنترل گسترش شهر بر اساس ازدیاد جمعیت و تحولات اقتصادی و اجتماعی، تقسیم شهر به نواحی مختلف از قبیل مسکونی، تجارتي و آموزشی و بهداشتی، صنعتی، ارتش و فرودگاه و تدوین ضوابط شبکه‌های ترافیک و معابر بود (بهاآبادی، ۱۳۹۳ / ۷ / ۲۸).

جدول ۷. تحولات ساختار و عناصر بازار اصفهان ، عوامل و مصداق‌ها

تحولات	عامل	مصداق
گسست	-ورود خودرو -خیابان‌کشی‌های جدید	قطع شدن کالبد یکدست بازار و مجزا شدن قسمت‌هایی از آن
متروک شدن	-تغییر در نقش و عملکرد -عدم دسترسی به سواره	متروک شدن عناصری چون کاروانسراها، سراها، حمام‌ها و ..
تغییر کاربری	-تغییر در نقش و عملکرد شهر -نوگرایی و ظهور نیاورهای جدید	تبدیل شدن کاروانسراها و سراها به انبار و گاراژ
تغییر شکل	-تغییر در نقش و عملکرد شهر -دگرگونی شیوه تولید و مصرف -برنامه‌ریزی جدید	ریزدانه شدن عناصر درشت دانه بازار
تخریب	-عدم همخوانی با شرایط نوین -عدم دسترسی سواره -نوسازی و نوگرایی معاصر	-تخریب عناصر بازار -از بین رفتن برخی راسته‌های فرعی، بازارچه‌ها، حمام‌ها، سراها

منبع: رجبی، ۱۳۸۶ و نگارنده

۳. تغییرات اصناف و مشاغل اصفهان

روند نوسازی کشور توسط دولت در دوره پهلوی، آغاز اعمال تغییرات ناگزیری برای بسیاری از تجار و برخی از اصناف بود. واردات کالاهای خارجی و عدم توان رقابت کالاهای داخلی با آن، اتخاذ سیاست‌هایی جدیدی چون متحدالشکل کردن البسه و کشف حجاب و .. در کل شرایطی را برای اصناف بوجود آورد که مشاغلی از عرصه زندگی اجتماعی ایران حذف شده یا در معرض نابودی قرار گرفت. همچنین به دنبال سربرآوردن نیازهای جدید، مشاغلی تازه پا به عرصه اقتصاد گذاشت.

۱-۳ رواج تجارت خارجی

مهم‌ترین عامل اثرگذار بر تغییرات بازار اصفهان در دوره معاصر، صنعتی شدن جهان، ایران و اصفهان بود. ورود کالاهای تولیدی اروپا به بازار اصفهان، مراکز تولیدی بازار را یکی پس از دیگری از کار انداخت و کارگاه‌های تولیدی صنایع دستی به تدریج کمتر شده تا آنجا که بازار اصفهان به انبار کالاهای تجاری غربی تبدیل شد و طبقه‌ای از بازاریان با عنوان تاجر ظهور کرد که تنها واسطه بوده و تولیدکننده نبودند (شفقی، ۱۳۹۳/۶/۱۵).

تجارت اصفهان در دوره پهلوی با سایر نقاط ایران و کشورهای خارجی برقرار بود. صادرات انواع کتیرا، خشکبار، دانه‌های روغنی، عطاری‌جات، روده گوسفند، پوست حیوانات، فرش، مواد معدنی، نقره‌جات و قلمزنی و انواع ریسمان از اصفهان افزایش یافته و در مقابل واردات انواع پارچه کرکی، پشمی، نخ، ابریشمی، پارچه‌های نخ‌های مصنوعی، آهن‌آلات، ماشین‌های نساجی، انواع دواجات، خرازیجات و به ویژه ورود بی‌حصر و حد پارچه که لطمه زیادی به صنایع داخلی وارد آورد، افزایش یافت. انعقاد قراردادهای پایاپای دولت بوسیله وزارت اقتصاد ملی با کشورهای

۶- تجارت داخلی با شهرهایی چون تهران، مشهد، تبریز، رشت، مازندران، گیلان، کرمانشاه، همدان، قزوین، بروجرد، اهواز، خرمشهر، آبادان، دزفول، شیراز، جهرم، بوشهر، یزد، کرمان، بندرعباس، زاهدان. و تجارت خارجی با کشورهای چون انگلستان، فرانسه، سوئد، هلند، ایتالیا، آلمان، یونان، اتحاد جماهیر شوروی، سوریه، لبنان، عراق، هندوستان، پاکستان، ژاپن و آمریکا (عابدی، ۱۳۳۴: ۱۵۶-۱۵۴).

فرانسه، ایتالیا، شوروی و آلمان در حجم صادرات تفاوت مهمی حاصل نمود و افزایش حجم همکاری اتباع خارجی و بازرگانان اصفهان در ازدیاد مبادلات مؤثر واقع شد؛ در نهایت به دنبال اتصال خط راه آهن و افتتاح جاده‌هایی به بنادر و تهیه وسایل حمل کالاهای صادراتی و وارداتی، دفتر گمرکی به منظور رسیدگی به امور واردات و صادرات کالا در شهر تأسیس شد (عابدی، ۱۳۳۴: ۱۵۴-۱۵۶). از تغییرات مهم در تجارت دوره پهلوی، نوع کالاها و اجناس وارداتی یا صادراتی بود که صنعتی شدن تجارت در ایجاد چنین تغییری بسیار مؤثر بود. با پیدایش صنعت نساجی، واردات الیاف، پنبه و صادرات نخ و پارچه بیشتر از کالاهای دیگر بود و پس از احداث ذوب آهن، نیاز به مواد اولیه چون ماشین‌آلات و قطعات یدکی بیشتر احساس می‌شد (کلباسی، ۱۳۵۳: ۱۸۸).

اثرات مراودات تجاری با کشورهای خارجی، تنها به حوزه واردات و صادرات محدود نمی‌شد. به دنبال افزایش تعداد مسافران خارجی به ایران و اصفهان، بازار صنایع دستی دستخوش تغییراتی شد. شواهد گواه بر این مدعاست که بازار صنایع دستی در این زمان به شدت تحت تأثیر سلیقه خریداران خارجی بود. در سفرنامه ماد روزن نقل می‌شود در دوره پهلوی اول فرنگی‌های بسیاری به اصفهان آمده و خریدار هنرهای دستی آنها بودند. زمان ورود دسته‌های خریداران خارجی به اصفهان، بازار جانی تازه می‌گرفته و سازندگان هنرهای دستی همچون ظروف مسی، مفرغی، کارهای مینیاتوری، شب و روز کار می‌کردند تا آثار خود را در معرض فروش سیاحان خارجی قرار دهند و بیشترین سود را از این طریق حاصل می‌کردند (روزن، ۱۳۶۹: ۲۸۶-۲۸۵). کاهش کیفیت صنایع دستی اصفهان در مقایسه با دوره‌های قبل از جمله نتایج منفی این دست مراودات بود. نوردن می‌نویسد: «واردات ارزان قیمت از کشورهای همسایه و کشورهای دوردست، سلیقه و ذوق و ابتکار ایرانی را دچار دگرگونی و انحطاط کرده است. وقتی یک قطعه از کارهای نقره زمان صفویه را در کنار کارهای نقره امروزی قرار می‌دهیم احساس تأسف شدیدی به انسان دست می‌دهد» (نوردن، ۱۳۵۶: ۱۲۱).

به بیان واضح‌تر تجارت بین‌الملل در زمان رضاشاه و افزایش حجم صادرات و واردات کالا و ادغام بیشتر در نظام جهانی، چنین وضعیتی را برای بازار بومی بویژه صنایع دستی رقم زد و به علت نقش حاشیه‌ای ایران در نظام جهانی بر میزان وابستگی آن به قدرت‌های خارجی افزود (فوران، ۱۳۹۰: ۳۷۵-۳۷۶).

البته شایان ذکر است، رکود صنایع داخلی فقط در نتیجه‌ی واردات بی‌رویه‌ی کالاهای خارجی ایجاد نشد، بلکه پاره‌ای از تصمیمات غیر کارشناسی و عجولانه نیز دخیل بود، برای مثال نرخ غیر اصولی عوارض می‌توانست اثرات مخربی بر یک حرفه داشته باشد. ذکر این نکته ضروری است که از واردات بی‌رویه با وضع « قانون واگذاری انحصار تجارت خارجی مملکت به دولت» در ۶ اسفند سال ۱۳۰۹ش / ۱۹۳۱م جلوگیری به عمل آمد و موجب شد مرزهای کشور که از زمان عهدنامه ترکمنچای باز شده و صنعت ملی را تحت فشار قرار داده بود، بسته و در نتیجه دولت تنها بازرگان خارجی کشور محسوب شود. بدین‌وسیله محصولات داخلی توانستند تاحدی عرض اندام کنند. اولین فایده‌ی قانون انحصار تجارت خارجی جلوگیری از واردات اضافه اجناس غیر ضروری بود (رجایی، ۱۳۹۲: ۱۴۴). با شروع جنگ جهانی دوم و وابستگی کشور به ورود کالاهای اساسی در کنار بسته شدن راه‌های تجارت خارجی، موجی از گرانی در بازار ایران بوجود آمد. پس از اتمام جنگ، به علت سیطره فقر در ایران، سیاست دولت از حمایت تولیدکننده داخلی به حمایت از مصرف‌کننده فقیر داخلی تغییر یافت و قانون انحصار تجارت خارجی که ضامن تولیدکننده بود، دیگر محلی از اعراب نداشت. فقر عمومی و گرانی محصولات داخلی سرانجام منجر به گشودن درهای تجاری کشور بر روی کالاهای وارداتی شد (فوران، ۱۳۹۰: ۳۹۹).

۲-۳ تلاش برای احیای صنایع دستی

رکود ایجاد شده در هنر و صنایع دستی اقدامی جدی و مؤثر برای رفع مشکلات به وجود آمده می‌طلبید. آموزش صنایع دستی در مدارس و برگزاری مسابقات میان هنرآموزان حرف و صنایع مختلف از جمله این اقدامات بود (ساکما، ۱۳۹۷/۴۱۰۴۲). هنرستان صنعتی در سال ۱۳۱۵ش/۱۹۳۶م، بر حسب تصمیم عمومی دولت و از طرف وزارت پیشه و هنر جهت تربیت افراد فنی برای امور صنعت و حرف تأسیس شد. این هنرستان در ابتدای تأسیس در چهار رشته فلزکاری، درودگری، مینیاتور و نقاشی طبیعت فعالیت داشت و با سرپرستی باقر زمانی و هادی اشتری که از تهران اعزام شده بودند در منزل محمدمهدی کازرونی واقع در کوچه تلفنخانه شروع به کار کرد، ریاست آن نیز به تبعه‌ی آلمانی به نام ویلهلم مایر^۱ محول شد. این هنرستان در سال

^۱Wilhelm Marr

۱۳۱۶ش/۱۹۳۹م به دلیل استقبال داوطلبان هنرستان به محلی واقع در خیابان چهارباغ مقابل کوچه فتحیه که دارای سالن بزرگ و اتاق‌های متعدد بود منتقل شد (ابوعطا، ۱۳۸۵: ۳۱-۳۰). در ۱۳۱۸ش/۱۹۴۰م، رشته‌های مینیاتور و نقاشی مجزا شده و همراه با رشته‌هایی جدید چون زری‌بافی، منبت‌سازی، خاتم‌سازی، کاشی‌سازی، مجسمه‌سازی، قلمزنی و میناسازی بصورت هنرستان هنرهای زیبا درآمد. برخی از محصولات محصلان این هنرستان‌ها پس از قیمت‌گذاری به معرض فروش می‌رسید و یا در قالب نمایشگاه و موزه در معرض دید سیاحان و مسافران قرار می‌گرفت (عابدی، ۱۳۳۴: ۲۳۰-۲۲۷؛ کلباسی، ۱۳۵۳: ۱۱۳).

علاوه بر تأسیس هنرستان، مسابقاتی مانند برگزاری رقابت میان هنرآموزان و هنرمندان برای بهتر ارائه‌دادن کارها و شناسایی هنرمندان برجسته در جهت نیل به این مقصود برگزار می‌شد (ساکما، ۱۲۰۸۸/۲۹۱). در سال ۱۳۰۹ش/۱۹۳۰م مسابقه‌ای با هدف احیای طرح‌های قدیمی قالی و معرفی قالی‌باغان با سابقه اجرا شد (ساکما، ۲۳۶۲/۲۹۱). همچنین برای کیفیت بخشیدن به قلمکاری اقداماتی جهت بهبود این کالا و صادرات بیشتر آن صورت گرفت (ساکما ۳۲۲۹/۲۹۱). وزارت پیشه و هنر نیز در ۱۳۱۷ش/۱۹۳۸م با تصویب قانونی، هنرمندان قلم‌کاری و نقره‌سازی را مکلف کرد به منظور بهبود و رونق محصولات خود، آنها را طبق عیار نقره‌ی مصوب این وزارتخانه تولید کنند (ساکما، ۳۴۴۸/۲۹۱). ضمن آنکه در ۱۳۱۹ش/۱۹۴۰م از جانب شهرداری تصمیمی برای تشویق رسته‌های مختلف ظریف‌کار برای تمرکز در میدان اتخاذ شد به گونه‌ای که میدان به صنایع دستی اختصاص یابد. شهرداری در سال ۱۳۲۰ش/۱۹۴۱م به منظور سازماندهی میدان نقش جهان و کمک به احیای صنایع دستی بازار، تعدادی از دکان‌های میدان را نیز به شکل غرفه‌هایی به منظور ارائه و نمایش آثار هنرمندان به جهانگردان اختصاص داد (اخگر، سال سیزدهم، ش ۵۹۵، ۲۹ دی ۱۳۱۹). بر اساس مجموع این گزارش‌ها که در اسناد بسیاری منعکس شده می‌توان ادعا کرد، در دوره پهلوی با تشدید و خامت اوضاع صنایع دستی و حرف سنتی بازار اصفهان، اقداماتی جهت احیا و رونق مجدد حرف رو به زوال انجام شد.

۳-۳ اقتصاد صنعتی، مشاغل صنعتی

موقعیت جغرافیایی اصفهان (قرار گرفتن در مرکز ایران) و وجود رودخانه زاینده رود (از نظر تأمین آب مورد نیاز صنایع)، از مهمترین عواملی بود که اصفهان را مستعد تبدیل شدن به شهری

صنعتی کرد. همان‌طور که در فصل پیش ذکر شد با احداث کارخانه وطن در سال ۱۳۰۴ش/ ۱۹۲۵م، کلنگ ساخت کارخانه‌های صنعتی متعدد در اصفهان زده شد. با موانع گمرکی برای ورود کالاهای خارجی و فزونی تقاضا بر عرضه، سود کارخانه‌ها بالا رفت. البته بعد از ۱۳۲۰ش/۱۹۴۱م، همان‌طور که شرح داده‌شد، با برعکس شدن شرایط وضعیت کارخانه‌ها نیز از دوران اوج رونق خود دور شد (کلباسی، ۱۳۵۳: ۱۱۷-۱۱۶). از جمله مدیران شهری مؤثر در صنعتی شدن اصفهان، رضا افشار بود که با تشکیل شرکت ریسباف، تجار گمنام شهر را تشویق به احداث کارخانه کرد و بدین ترتیب ظرف ده سال کارخانه زاینده‌رود، پشمباف، نختاب، شهرضا، کارخانه کاغذ و .. ساخته شد. مسلماً علاقه زیاد تجار اصفهانی به سرمایه‌گذاری در این بخش مرهون تلاش‌های رضا افشار برای جلب اعتماد و سرمایه آنها به بخش صنعتی شهر بود (سیف‌پورفاطمی، ۱۳۷۸: ۸۳۹). اگرچه کارخانه‌ها در محدوده خارج از بازار قرار می‌گرفتند، با این وجود در حوزه فعالیت بازار محسوب می‌شدند و بازار در تأمین مواد اولیه، فروش محصولات یا احداث آنها نقش داشت. چنان‌که تجار به نامی چون کازرونی‌ها و همدانیان از مؤسسان مهم کارخانه‌های نساجی شهر بودند (حجه‌فروش، ۱۳۹۳/۹/۲۴).

البته این رویه در سال ۱۳۲۰ش/۱۹۴۱م برای مدتی متوقف شد و بعد از آن با روند کندتری ادامه یافت. همان‌طور که ذکر آن رفت، با خاتمه جنگ جهانی دوم، مرزهای ایران به روی کالاهای خارجی باز شد و بهای کالاهای داخلی نیز افزایش یافت، علاوه بر آن نفوذ جریانات سیاسی در میان کارگران کارخانه‌ها نیز مجموعاً شرایطی را رقم زد که در امور کارخانه‌های اصفهان تأثیرگذار بود و اغلب آنها به حالت تعلیق یا رکود درآمدند (کلباسی، ۱۳۵۳: ۱۱۶).

جدول ۸. کارخانه‌های اصفهان تا سال ۱۳۲۴ش

نام کارخانه	سال تأسس	سال بهره‌برداری	نوع محصول	تعداد کارگر
وطن	۱۳۰۰	۱۳۰۴	پارچه پشمی، پتو، نخ	۱۳۴۰ نفر
ریسباف	۱۳۱۱	۱۳۱۳	پارچه پشمی، پتو، نخ	۱۷۵۲ نفر

۴۹۳ نفر	ریسمان	۱۳۱۳	۱۳۱۲	رحیم زاده
۳۹ نفر	پارچه و نخ		۱۳۱۲	فیروز
۱۴۰۰ نفر	پارچه و نخ	۱۳۱۵	۱۳۱۴	زاینده رود
۵۴۶ نفر	نخ و قرقه	۱۳۱۶	۱۳۱۴	نختاب
۹۰۰ نفر	پارچه پشمی، پتو، نخ	۱۳۱۷	۱۳۱۴	صنایع پشم
۸۰۷ نفر	پارچه نخ، نخ	۱۳۱۶	۱۳۱۴	شهرضا
۵۹۱ نفر	نخ		۱۳۱۴	نور (برق دهش)
۹۸۱ نفر	پارچه پشمی، پتو، نخ	۱۳۱۷	۱۳۱۴	پشمباف
۳۰ نفر	زیرپیراهنی	۱۳۱۶	۱۳۱۵	جاوید
۵۸۰ نفر	نخ	۱۳۱۷	۱۳۱۵	اتحاد شهرضا
۳۹ نفر	زیرپیراهنی، جوراب	۱۳۱۷	۱۳۱۵	ظریفی
۸۰۰ نفر	نخ	۱۳۲۹		شهناز
۳۰۰ نفر	نخ	۱۳۲۹	۱۳۲۶	ناهدید
	نخ	۱۳۳۳	۱۳۲۵	برق و ریسندگی نجف آباد
۴۷ نفر	کبریت		۱۳۲۵	تابان
	برق شهر و نیروی محرکه کارخانه‌ها	۱۳۳۲	۱۳۲۴	توربین اصفهان

داده‌ها از نورصادقی، عابدی، کیانی؛ تنظیم: نگارنده

همان‌طور که از این مطالب بر می‌آید، تعداد کسانی که حرف صنعتی را به عنوان پیشه خود انتخاب می‌کردند رو به فزونی بود. دیدگاه مردم نسبت به نوع شغل متفاوت از گذشته‌ها شد، تا آنجا که اشتغال در کارخانه بر اعتبار اجتماعی فرد افزوده و دارای ارزش اجتماعی بود. در خاطرات نسل‌های گذشته به کرات نمونه‌هایی نقل می‌شود مبنی بر آنکه خانواده‌های اصفهانی در این زمان متمایل بودند دخترانشان به وصلت با شخصی شاغل در کارخانه درآید تا مشاغل دیگر همچون کاسبی در بازار. حقوق نسبتاً مناسب این مشاغل نیز در این دیدگاه دخیل بود (حجه‌فروش، ۹/۲۴/۱۳۹۳). تأسیس این کارخانه‌ها تنها در ساختار مشاغل شهر تأثیر نداشت، بلکه تولیدات صنعتی، رقیب جدی تولیدات صنایع دستی محسوب می‌شدند. مثلاً کارخانه وطن در ۱۳۱۱ ش/۱۹۳۲م، طی

یک آگهی اعلام کرد به تولید پارچه‌های ابریشمی برای مصرف کت و شلوار و لباس زنانه اقدام کرده‌است و بدین ترتیب حرفه دستبافی به شدت دچار رکود شد (اتاق تجارت، ش ۵۸، اسفند ۱۳۱۱).

در جدول ۹ قابل مشاهده است که طبق آخرین سرشماری رسمی ۱۳۴۵ش/۱۹۶۶م، بیش از ۴۱ درصد شاغلان در اصفهان در بخش تولیدات صنعتی فعالیت داشته‌اند بعد از صنعت که اکثریت شاغلین را به خود اختصاص داده، بخش خدمات و بازرگانی قرار دارد و کشاورزی در پایین‌ترین درجه اهمیت شغلی در این زمان است. با توجه به اطلاعات این جدول می‌توان گفت اصفهان از سال ۱۳۴۵ش یک شهر کارگری بوده است، چرا که متجاوز از پنجاه درصد جمعیت شاغل در اصفهان در فعالیت‌های کارگری بخش‌های مختلف اقتصاد مشغول بوده‌اند و بزرگترین طبقه اجتماعی شهر را تشکیل می‌دادند.

جدول ۹. آمار جمعیت شاغل در بخش‌های عمده اقتصادی شهر اصفهان (۱۳۳۵ و ۱۳۴۵)

سال ۱۳۴۵			سال ۱۳۳۵		فعالیت‌ها
تغییر	درصد	تعداد	درصد	تعداد	
+۰/۴	۷/۸	۸۹۱۵	۷/۴	۵۶۹۳	کشاورزی، جنگلبانی، شکار، ماهیگیری
۰	۰/۱	۸۱	۰/۱	۵۰	استخراج معدن
+۲/۴	۴۱/۴	۴۶۸۹۱	۳۹	۲۹۹۶۴	تولیدات صنعتی
+۳/۴	۸/۱	۹۲۴۴	۴/۷	۳۵۸۸	ساختمان
+۰/۸	۱/۳	۱۴۹۴	۰/۵	۳۶۶	آب، برق، گاز، خدمات بهداشتی
-۰/۲	۱۳/۹	۱۵۸۵۰	۱۴/۱	۱۰۸۳۰	بازرگانی
-۲/۳	۵/۶	۶۳۸۴	۷/۹	۶۱۲۱	حمل و نقل و انبارداری و ارتباطات
-۰/۳	۱۹/۸	۲۲۵۳۴	۲۰/۱	۱۵۵۰۰	خدمات
-۴/۲	۲/۰	۲۲۵۱	۶/۲	۴۷۳۹	فعالیت‌های متفرقه

منبع: کلباسی

۴-۳ افول اصناف غیر کاربردی، ظهور اصناف جدید

دوره پهلوی را می‌توان گذار وضع شهری اصفهان به مرحله صنعتی دانست که موجی از بی رونقی برخی حرف را در پی داشت و این امر مولد فضای تاریخی زمان خود بود. برای مثال با کم شدن دامنه کشاورزی داخل شهر و آمدن اتومبیل رفته رفته حرفه‌های مربوط مثل نعلبندی و علافی در سطح شهر افول کردند و گاراژ داری شایع شد. طبق آمار و ارقام موجود در اصفهان این دوره بیش از نود مورد حرفه و صنعت بومی از بین می‌روند و یا راه افول در پیش گرفتند. بنابراین موج مردمی تغییر اجتماعی در اصفهان موجب اضمحلال حرف سنتی در سطح شهر و بوجود آمدن حرف نو و متنوع شد. پاره‌ای از این حرف مانند بزازی استحاله یافته و پارچه‌های کارخانه‌های صنعتی را می‌فروختند. رشد تعداد وسایل نقلیه مانند اتوبوس و تاکسی، همراه خود حرفه‌های مربوط چون گاراژداری را جایگزین کرد و در داخل گاراژها مغازه‌های مکانیکی و خدمات خودرو به دلیل نیاز به خدمات خاص ایجاد شد. اگر چه از تعداد مکانیکی‌ها و لاستیک فروشی‌ها و سایر حرفه‌های مرتبط آمار دقیقی نیست، اما می‌توان ادعا کرد، حداقل حرفه‌های مرتبط با حمل و نقل سنتی راه افول در پیش گرفتند. علاف، نعلبند، زین‌ساز، پالان‌دوز، سورچی، درشکه‌دار، آهنگر، نجار، نقاش، خیاط و سراج از این دست می‌باشند(نورائی: ۱۳۸۶: ۲۰؛ مختاری، ۱۳۸۰، ج: ۱: ۲۶۵-۲۶۴)

صنف جدید دیگری به دنبال نیاز کارخانه‌های شهر اصفهان به لوازم یدکی و تعمیرات ماشین‌های کارخانجات بوجود آمد، این صنعتگران اگرچه پس از جنگ جهانی دوم دچار بحران کاری شدند اما پس از عبور از بحران بیکاری به کار خود توسعه دادند تا جایی که مقدمات تشکیل سندیکا و شرکت برای صنف خود را نیز فراهم کردند تا از این طریق با کمک دولت مقادیری ماشین‌آلات مورد نیاز کارخانه‌ها را از خارج وارد کرده و حتی به ساخت برخی از ماشین‌ها و ابزارآلات و لوازم یدکی مورد نیاز اقدام کنند. تا دهه ۱۳۳۰ تعداد آنها حدود پنجاه نفر بود(عابدی، ۱۳۳۴: ۲۴۰-۲۴۲).

نظر به موارد ذکر شده می‌توان نکاتی را خاطر نشان کرد:

۱. برخی از عناوین از قالب صنف خارج شده و به شکل موردی در آمدند. به بیان دیگر با توجه به از میان رفتن زمینه کسب و کار تعداد زیادی از این افراد تغییر شغل دادند. از اینرو دایره حرفه محدود به فعالیت افراد شد و از داشتن پشتوانه صنف خارج گردید. مانند خشت مال، حمال و غیره.

۲. برخی از گروه‌ها تحت عنوان خاصی تغییر یافته و ضمن حفظ عنوان به فعالیت‌های دیگری در همان راستا می‌پرداختند. از جمله پیلهور و خرازی. برای مثال اگر به فعالیت خرازی توجه شود می‌توان دریافت که از آن پس بیشتر به توزیع، خرید و فروش وسایل دوخت و دوز پرداختند. بنابراین می‌توان گفت که این دست از اصناف استحاله یافتند.
۳. گروه دیگر به حیات خود ادامه داده اما با تغییر در نظام معیشت، ترافیک و غیره در خارج شهر؛ چندی دیگر در حومه و روستاها به فعالیت و حیات خود ادامه دادند. مانند دباغ، دلودوز، رزاز و زه‌تاب. با توسعه بهداشت در سطح شهر هرگونه دباغی و زه‌تابی منع شد. همچنین گسترش آب لوله کشی اسباب بیکاری دلودوزها را ایجاد کرد و آنهایی که پایبند به حرفه بودند ناگزیر به روستاها رفتند.
۴. گروهی دیگر رفته رفته از حیات شهری و حتی روستایی محو شدند مانند مکاری، و مهره-کش‌ها.

نتیجه‌گیری

حکومت پهلوی اقدامات گسترده‌ای را به منظور توسعه و نوسازی کشور صورت داد. توسعه‌ی اقتصادی کشور تا قبل از ۱۳۰۵ش/۱۹۲۷م بسیار کم بود و شهر دوره‌ی قاجاری رشد نیافته، بی‌قاعده و قانون مانده و نتوانسته بود همگام با نیازهای روز، خود را ارتقا دهد. بدین ترتیب ضرورت دگرگونی و تغییر وضع موجود تبدیل به خواست عمومی جامعه شد. این خواست همراه با شعارهای تحول‌خواهانه و تبلیغ توسعه و نوسازی دستگاه حکومت پهلوی زمینه‌ی مناسبی را برای آغاز سلسله‌ای از تحولات شهری فراهم آورد

اگرچه در دوره قاجار با ورود ایران به فرآیند ادغام در سیستم سرمایه‌داری جهانی و ورود کالاهای خارجی و ایجاد تعداد محدودی کارخانه در خارج از بافت بازار، نقش بازار به تدریج به عنوان محور اصلی اقتصادی شهر تضعیف شد، اما تحول کالبدی اصلی و نزول جایگاه بازار در شهر در دوره پهلوی اتفاق افتاد. با گسترش اقتصاد سرمایه‌داری مبتنی بر ادغام در اقتصاد جهانی، گسترش ارتباطات جدید و تحول کالبدی-اجتماعی شهرهای ایران و به ویژه خیابان‌کشی‌ها و ورود وسایل نقلیه جدید، بازار به عنوان ستون فقرات شهر سنتی عملاً دچار از هم گسیختگی

کالبدی و کارکردی شد. در اغلب موارد کارکردهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی بازار سنتی به شدت تحت الشعاع قرار گرفت. افول بازار سنتی به جنبه‌های کارکردی محدود نبوده و کالبد بازار را نیز دستخوش تغییراتی کرد و بخش چشمگیری از عناصر کالبدی آن بلااستفاده و گرفتار رکود شد. به طرزى که این مرکز پویای شهرهای قدیمی، در اغلب موارد به فضایی محصور در بافت کهن شهر تبدیل شد که به آبادانی قبل نبود. البته این امر به معنای کنار گذاشته شدن کامل بازار قدیمی نیست، بلکه بازار با ایجاد تحولاتی در ساختار خود، تا اندازه‌ای با شرایط زمانه خود را وفق داده و به ایفای نقشی جدید در شرایط نوین اقتصادی پرداخت. (از جمله تأمین مواد اولیه صنایع کارخانه‌ای، فروش محصولات کارخانه‌ای، تغییر اصناف و حتی ورود به بازار صنعتی جدید در کنار حضور در بازار قدیمی).

با همه این احوال بازار اصفهان، هرگز بطور کلی فراموش نشد و علی‌رغم از دست دادن پاره‌ای از عناصر مهم و رکود بخش‌های دیگر، همچنان به عنوان واحد مهم اقتصادی در شهر حضور داشت و در زندگی اقتصادی، اجتماعی سیاسی شهر مؤثر بود. با صنعتی شدن جوامع، و نیازهای جدید و مشاغل تازه، بازار اصفهان نیز بسیاری از مشاغل جدید را پذیرا شد در حالیکه دسته دیگری از مشاغل سنتی و دیرینه خود را از دست داد؛ همچنین از لحاظ کالبدی نیز با تأسیسات جدید و دکور مدرن‌تری ظاهر شد. اگرچه رقبای سخت بازار مثل مغازه‌های خیابانی، پاساژها، فروشگاه‌ها و دیگر هسته‌های تجاری منفصل و مستقل از هسته بازار دسترسی آسانتری را برای خریداران به ارمغان آوردند، اما بازار اصفهان به عنوان یکی از مراکز مهم تولید و عرضه انبوه کالا توسط حرف مختلف و در یک مکان واحد، همچنان برای خریداران سنتی خود جاذبه داشت. بعلاوه در اکثر مواقع تأمین کالاهای مغازه‌داران خیابانی، از بازار انجام می‌گرفت؛ با این حال دیگر بازار محور اقتصادی شهر نبوده و کالبدهای جدیدی یافته بود. دیگر تنها مکانی مسقف، با راسته‌ها و کاروانسراها، تیمچه و میدان و گذر بازار به حساب نمی‌آمد و مفهوم بازار (چه به لحاظ کارکردی چه کالبدی) گسترده‌تر شد.

اسناد منتشر شده

۱. دلفانی. محمود. (۱۳۷۵). فرهنگ ستیزی در دوره رضا شاه ۱۳۲۰-۱۳۱۷. تهران. انتشارات سازمان اسناد ملی ایران.
۲. مختاری اصفهانی. رضا. (۱۳۸۰). اسنادی از انجمن‌های بلدی، تجار و اصناف (۱۳۲۰-۱۳۰۰ ه.ش) ۲ ج تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد.

اسناد منتشر نشده

اسناد سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران (ساکما)

۳. اعلان برگزاری مسابقه ترسیم نقشه قالی جهت احیا طرح‌های قدیمی (۱۳۰۹)، ۲۹۱/۲۳۶۲، ص ۱۳.
۴. بخشنامه وزارت داخله در مورد شرایط احداث خیابان توسط شهرداری (۱۳۰۲)، ۲۹۱/۲۸۷، ص ۲.
۵. دستور ارسال صورت اسامی احتیاجات قلمکارسازهای اصفهان به اداره کل صنعت و معادن (۱۳۱۶)، ۲۹۱/۳۲۲۹، ص ۳.
۶. لایحه قانونی تشکیل سازمان تربیت بدنی پیشاهنگی ایران (۱۳۳۲)، ۲۹۷/۴۱۰۴۲، ص ۳.
۷. لزوم ساخت ظروف نقره بر اساس عیار تصویب شده توسط وزارت پیشه و هنر (۱۳۱۷)، ۲۹۱/۳۴۴۸، ص ۱۶.

بـ کتب

۸. ابوعطا. رضا. (۱۳۸۵). «پیدایش هنرستان هنرهای زیبای اصفهان»، مجموعه مقالات کنگره جهانی بزرگداشت اصفهان، به کوشش فضل‌الله صلواتی، تهران: اطلاعات.
۹. اتابکی، تورج. (۱۳۸۵)، تجددآمرانه، جامعه و دولت در عصر رضاشاه. مهدی حقیقت‌خواه، تهران، ققنوس.
۱۰. ازغندی. علیرضا. (۱۳۷۹). تاریخ تحولات سیاسی اجتماعی ایران، ج ۱ (تهران، سمت

۱۱. افضل‌الملک میرزا غلامحسین. (۱۳۸۰). سفرنامه اصفهان. ناصر افشار. تهران. کتابخانه موزه مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی.
۱۲. امجد، محمد. (۱۳۸۰). ایران: از دیکتاتوری سلطنتی تا دین سالاری. حسین مفتخری. تهران. باز.
۱۳. انصاری، هرمز. (۱۳۷۹). مقدمه ای بر جامعه شناسی اصفهان. به کوشش احمد جواهری. تهران. نقش جهان.
۱۴. اهلرس، اکارت. (۱۳۸۰). ایران (شهر-روستا-عشایر). ت عباس سعیدی. تهران. منشی.
۱۵. باریر، جولیان. (۱۳۶۳). اقتصاد ایران ۱۹۰۰-۱۹۷۰. تهران. موسسه حسابرسی سازمان صنایع ملی و سازمان برنامه.
۱۶. بهار، محمدتقی. (۱۳۶۳). تاریخ مختصر احزاب سیاسی در ایران. ج ۲، تهران. امیرکبیر.
۱۷. پزنگ، منوچهر. (۲۵۳۵). مونوگرافی اصفهان. اصفهان. نشاط.
۱۸. پیگولوسکایان، ن. و ودیگران. (۱۳۴۶). تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم. ت کریم کشاورز. ج ۱. تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی.
۱۹. تکمیل همایون ناصر. (۱۳۸۵). آموزش و پرورش در ایران. تهران: دفتر پژوهش های فرهنگی.
۲۰. جابری مقدم، مرتضی هادی. (۱۳۸۴). شهر و مدرنیته. تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۲۱. جناب میرسیدعلی. (۱۳۷۱). ا. اصفهان. به اهتمام عباس نصر. ج ۲. اصفهان. انتشارات گلها.
۲۲. حبیبی محسن. (۱۳۹۰). از شار تا شهر. ج ۱، تهران. دانشگاه تهران.
۲۳. حسامیان فرخ و گیتی اعتماد. (۱۳۸۳). شهرنشینی در ایران. ج ۲، تهران. آگاه.
۲۴. رجایی. عبدالمهدی. (۱۳۸۷). تحولات عمران و مدیریت شهری اصفهان در دوره پهلوی اول (۱۳۰۰-۱۳۲۰). اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان.
۲۵. رجایی. عبدالمهدی. (۱۳۹۲). تاریخ نساجی اصفهان در دوره قاجار و پهلوی (از نگاه مطبوعات و اسناد)، اصفهان. جهاد دانشگاهی.
۲۶. رجبی. آزیتا. (۱۳۸۶). ریخت شناسی بازار تهران. آگاه.
۲۷. رفیع پور. فرامرز. (۱۳۷۶). توسعه و تضاد. کوششی در جهت تحلیل انقلاب اسلامی و مسائل اجتماعی ایران، تهران. شرکت سهامی انتشار.

۲۸. روزن. ماد. (۱۳۶۹). سفری به دور ایران. ت. علی محمد عبادی. تهران: نقش جهان.
۲۹. سکویل وست. ویکتوریا ماری. (۱۳۷۵). مسافر تهران، ت. مهران توکلی. تهران: نشر پژوهش فروزان.
۳۰. سلطان زاده. حسین. (۱۳۶۲). روند شکل گیری شهر و مراکز مذهبی در ایران، تهران. آگاه.
۳۱. سلطان زاده. حسین. (۱۳۶۷). مقدمه ای بر تاریخ شهر و شهرنشینی. تهران. آبی.
۳۲. سلطان زاده. حسین. (۱۳۸۳). بازارهای ایران، ج ۳. تهران: دفتر پژوهش های فرهنگی.
۳۳. سیف پور فاطمی. نصرالله. (۱۳۷۸). آئینه عبرت. به کوشش علی دهباشی. تهران. سخن.
۳۴. شارع پور. محمود. (۱۳۹۰). جامعه شناسی شهری، ج ۴. تهران. سمت.
۳۵. شفقی، سیروس. (۱۳۸۵). بازاربزرگ اصفهان. اصفهان: سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری.
۳۶. شهری. جعفر. (۱۳۶۹). تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، تهران. موسسه خدمات فرهنگی رسا.
۳۷. عابدی. حسن. (۱۳۳۴). اصفهان از لحاظ اجتماعی و اقتصادی. بی جا. بی نا.
۳۸. فرمانفرمایان. خداداد و دیگران. (۱۳۸۱). توسعه در ایران ۱۳۲۰-۱۳۵۷. ویراسته غلامرضا افخمی. تهران. گام نو.
۳۹. فریور صدری. بهرام. (۱۳۷۴). «نگاهی به تحولات شهرسازی ایران در نیم قرن اخیر». مجموعه مقالات کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران. ج ۲. تهران. سازمان میراث فرهنگی کشور.
۴۰. فکوهی. ناصر. (۱۳۸۳). انسان شناسی شهری. تهران. نی.
۴۱. فلامکی. منصور. (۱۳۵۷). سیری در تجارب مرمت شهری، از ونیز تا شیراز. تهران. وزارت مسکن و شهرسازی.
۴۲. فلور. ویلم. (۱۳۶۶). جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران در عصر قاجار، ت. ابوالقاسم سری، ج ۱. تهران. توس.
۴۳. فلور. ویلم. (۱۳۷۵). نخستین اعلان های نظمی در تهران، تهران. ایتخت ۲۰۰ ساله، تهران: سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران.
۴۴. فوران. جان. (۱۳۹۰). مقاومت شکننده. ت. احمد نوین. تهران. رسا.

۴۵. کارشناس. مسعود. (۱۳۸۲). نفت و دولت و صنعتی شدن. ت. علی اصغر سعیدی و یوسف حاجی عبدالوهاب. تهران. گام نو.
۴۶. کاستللو. ویسنت فرانسیس. (۱۳۷۱). شهرنشینی در خاورمیانه، ت. پرویز پیران و عبدالعلی رضایی. تهران. نی.
۴۷. کدی. نیکی. آر. (۱۳۶۹). ریشه‌های انقلاب ایران. ت. شاهرخ قائم مقامی، تهران. قلم.
۴۸. کلباسی. علی. (۱۳۵۳). اقتصاد شهر اصفهان. تهران. بی نا.
۴۹. کیانی. مصطفی. (۱۳۸۶). معماری دوره پهلوی اول. ج ۲. تهران. موسسه مطالعه تاریخ معاصر ایران.
۵۰. لوتی. پیر. (۱۳۷۲). سفرنامه به سوی اصفهان. ت. بدرالدین کتابی. بی جا. اقبال.
۵۱. مستوفی. عبدالله. (۱۳۴۳). شرح زندگانی من، ج ۲. تهران. زوار.
۵۲. مقدسی. شمس‌الدین ابو عبدالله محمد بن احمد. (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ت. علی نقی منزوی. ج ۲. شرکت مولفان و مترجمان.
۵۳. ملک محمدی نوری. حمیدرضا. (۱۳۸۱). برلبه پرتگاه مصرف‌گرایی. بررسی روند رشد مصرف‌گرایی و تغییر الگوی مصرف در دوران پهلوی دوم، تهران. مرکز اسناد انقلاب اسلامی.
۵۴. نورایی. مرتضی. (۱۳۸۶). نقش کاگزاری‌های داخلی وزارت امور خارجه در روابط ایران و بریتانیا، تهران. وزارت امور خارجه.
۵۵. نوردن. هرمان. (۱۳۵۶). زیر آسمان ایران، ت. سیمین سمیعی. تهران. دانشگاه تهران.
۵۶. نورصادقی. حسین. (۱۳۱۶). اصفهان مشتمل بر چهار فصل، تهران. چاپخانه سعادت.
۵۷. همایون کاتوزیان، محمد علی. (۱۳۶۶). از مشروطیت تا سقوط رضاشاه. ج ۱، تهران. پایپروس.
۵۸. همایون کاتوزیان. محمد علی. (۱۳۷۲). اقتصاد سیاسی در ایران، ت. محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی، تهران. نشر مرکز.

مقالات

۵۹. اشرف. احمد. (۱۳۵۳). «ویژگی‌های تاریخی شهرنشینی در ایران دوره‌ی اسلامی»
مطالعات جامعه‌شناختی، ش ۴، (صص ۷-۴۹).

۶۰. حبیبی، محسن. (۱۳۷۳). «مدرنیسم، شهر و دانشگاه». گفتگو، ش ۵ (صص ۸۳-۹۸).
۶۱. حبیبی، محسن. زهرا اهری و دیگران. (۱۳۸۹). «از فروریختن باورها تا اندیشه‌ی شاه‌راهها» ش ۵۰.
۶۲. زرکش. افسانه. (۱۳۸۸). «نقش و تاثیر عوامل دولتی در معماری بناهای خصوصی در دوره پهلوی اول»، کتاب ماه هنر. ش ۱۳۶. (صص ۱۴-۲۵).
۶۳. سلطانی، علی و احمد علی نامداریان. (۱۳۸۹). «بررسی نیروهای مختلف در شکل‌گیری فضاهای شهر ی»، هویت شهر. ش ۷. (صص ۱۲۳-۱۳۰).
۶۴. صارمی، علی اکبر. (۱۳۷۴). «مدرنیته و رهاوردهای آن در معماری و شهرسازی ایران»، گفتگو، ش ۱۰. (صص ۷۰-۵۷).
۶۵. قزوینی حائری و سید محمد سادات. (۱۳۸۹). «بزرگ شدن تهران و کوچک شدن ایران». زمانه. ش ۸۸ و ۸۹.
۶۶. مهدی‌زاده. جواد. (۱۳۸۱). «نظری به روند تاریخی توسعه کالبدی. فضایی شهر تهران (بخش دوم) نوسازی و پیدایش مادر شهر تهران». جستارهای شهرسازی. ش ۳. (صص ۱۶-۲۶).
۶۷. نفیسی. مجید. (۱۳۸۵). «خاطرات شهر ۳. دو کوچه و یک شهر». دانش‌نما. ش ۱۴۱-۱۳۹. (صص ۵۱-۴۵)

مصاحبه

۶۸. بهاآبادی. احمد (۱۳۹۳/۷/۲۸). مدیرعامل شرکت نقش جهان پارس. نفیسه باقری. شرکت نقش جهان پارس.
۶۹. حجه فروش. مصطفی (۱۳۹۳/۹/۲۴). عضو هیئت رئیسه و هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن اصفهان. نفیسه باقری، اتاق بازرگانی اصفهان.
۷۰. شفق. سیروس (۱۳۹۳/۶/۱۵). استاد بازنشسته گروه جغرافیا دانشگاه اصفهان. نفیسه باقری. پژوهشگاه شاخص پژوه.

روزنامه‌ها

۷۱. اتاق تجارت. ش ۵۸. اسفند ۱۳۱۱
۷۲. اخگر. سال اول، ش ۲۵. آذر ۱۳۰۷

۷۳. اخگر. سال اول، ش ۲۹. دی ۱۳۰۷

۷۴. اخگر. سال اول. ش ۲۱، ۲۸ مهر. ۱۳۰۸

۷۵. اخگر. سال سیزدهم. ش ۲۹، ۱۵۹۵ دی ۱۳۱۹

لوح

۱. لوح مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی و اسلامی، مرکز پژوهش های کتابخانه، موزه و مرکز اسناد مجلس شورای ملی.
۲. مشروح مذاکرات مجلس شورای ملی. دوره ۶، جلسه ۱۴۷